This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

LIBRARY
UNIVERSITY OF
CALIFORNIA
SANTA CRUZ

TRANSPORTATION

ET

COLONISATION PÉNALE

A LA NOUVELLE-CALÉDONIE

PAR

L. BEAUCHET

PROFESSEUR DE DROIT COLONIAL A L'UNIVERSITÉ DE NANCY

Extrait de la **Revue Politique et Parlementaire**
(Janvier et Mars 1898)

PARIS

BUREAUX DE LA *REVUE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE*

110, RUE DE L'UNIVERSITÉ

Sommaire du n° 40 (10 Octobre).

I. LA DÉPOPULATION DE LA FRANCE : LETTRE A M. MARCEL FOURNIER, par **E. Levasseur**, *Membre de l'Institut.*
II. LA QUESTION DU PAIN EN 1897, par M. **Georges Graux**, *Député du Pas-de Calais.*
III. L'ARMEE COLONIALE, par M. **Fleury-Ravarin**, *Député du Rhône.*
IV. LES ACCIDENTS DU TRAVAIL EN ITALIE, par M. **E. Lampertico**, *Membre du Sénat Italien.*
V. LA QUESTION DU CREDIT POPULAIRE, par M. **Maurice Dufourmantelle.**
VI. L'ASSURANCE MARITIME : CE QU'ELLE EST, CE QU'ELLE DEVRAIT ETRE (*suite et fin*), par M. **Jean Durieux.**
VII. LES COMMISSIONS CANTONALES D'ASSISTANCE, par M. **J. Pion.**
VIII. VARIÉTES, NOTES, VOYAGES, STATISTIQUES ET DOCUMENTS :
Essai d'une statistique des étudiants des Universités françaises (*suite et fin*), par M. **Ferdinand Lot.**
IX. REVUES DES PRINCIPALES QUESTIONS POLITIQUES ET SOCIALES :
1° *Revue des Questions d'Enseignement*, par M. **Etienne Dejean**, *Député.*
2° *Revue des Questions Agricoles*, par M. **D. Zolla.**
X. LA VIE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE A L'ETRANGER :
1° ETATS-UNIS, par M. **W.-A. Dunning**, *Professeur à la Columbia University.*
2° HONGRIE, par M. **A.-E. Horn.**
3° GRECE, par M. **Philarétos**, *Membre du Parlement Hellénique.*
XI. LA VIE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE EN FRANCE :
1° LA POLITIQUE EXTÉRIEURE DU MOIS, par M. **Francis de Pressensé.**
2° CHRONIQUE POLITIQUE INTÉRIEURE, par M. **Félix Roussel.**
3° LA VIE PARLEMENTAIRE, par ***.
XII. CHRONOLOGIE POLITIQUE FRANÇAISE ET ÉTRANGÈRE, par ***.
XIII. BIBLIOGRAPHIE.

Sommaire du n° 41 (10 Novembre)

I. L'ORGANISATION DU PARTI PROGRESSISTE : LA FONDATION DU GRAND CERCLE REPUBLICAIN ET LE TOAST DE M. WALDECK-ROUSSEAU A REIMS, par M. **Marcel Fournier.**
II. LE REFERENDUM EN FRANCE ET LE FUTUR PROGRAMME DU PARTI PROGRESSISTE, par **Un Progressiste.**
III. LE MARCHE FINANCIER DE PARIS ET LES PROJETS DE REORGANISATION, par M. **Louis Lacombe**, *Députe.*
IV. LA CRISE DU REVENU ET L'ERE DU TRAVAIL, par M. **E. Cheysson.**
V. M. LEON SAY, PREFET DE LA SEINE, par M. **Georges Michel.**
VI. LA PREVOYANCE AUX ETATS-UNIS : LES ASSURANCES FRATERNELLES, par M. **Eugène Rochetin.**
VII. A PROPOS DE LA LOI SUR LES ACCIDENTS DU TRAVAIL, par M. **J. Jacquey.**
VIII. VARIETES, NOTES, VOYAGES, STATISTIQUES ET DOCUMENTS :
1° LE MOUVEMENT COMMERCIAL ET MARITIME DE LA FRANCE, par M. **G. d'Outrevienne.**
2° LE MUSÉE SOCIAL, par M. **M. F.**
IX. REVUE DES PRINCIPALES QUESTIONS POLITIQUES ET SOCIALES :
1° REVUE DU MOUVEMENT SOCIALISTE, par M. **J. Bourdeau.**
2° REVUE DES QUESTIONS DE TRANSPORTS, par M. **C. Colson.**
3° REVUE DES QUESTIONS BUDGÉTAIRES ET FISCALES, par **René Darlac.**
X. LA VIE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE A L'ETRANGER :
1° ANGLETERRE, par M. **R. Mac Kenna**, *Membre du Parlement Anglais.*
2° ESPAGNE, par M. **Sanchez Guerra**, *Membre des Cortès.*
XI. LA VIE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE EN FRANCE :
1° LA POLITIQUE EXTÉRIEURE DU MOIS, par M. **Fr. de Pressensé.**
2° CHRONIQUE POLITIQUE INTÉRIEURE, par M. **F. Roussel.**
3° LA VIE PARLEMENTAIRE, par ***.
XII. CHRONOLOGIE POLITIQUE FRANÇAISE ET ETRANGERE, par ***
XIII. BIBLIOGRAPHIE, par XXX.

NSPORTATION

ET

JV
9400
N4
E4

TRANSPORTATION

ET

COLONISATION PÉNALE

A LA NOUVELLE-CALÉDONIE

Sommaire du n° 40 (1

I. LA DÉPOPULATION DE LA FRANCE : LETTI
E. Levasseur, *Membre de l'Institut.*
II. LA QUESTION DU PAIN EN 1897, par M. Georg
III. L'ARMÉE COLONIALE, par M. Fleury-Ravarin
IV. LES ACCIDENTS DU TRAVAIL EN ITALIE, par
Italien.

TRANSPORTATION

ET

COLONISATION PÉNALE

A LA NOUVELLE-CALÉDONIE

PAR

L. BEAUCHET

PROFESSEUR DE DROIT COLONIAL A L'UNIVERSITÉ DE NANCY

Extrait de la **Revue Politique et Parlementaire**
Janvier, Mars et Avril 1898

PARIS

BUREAUX DE LA *REVUE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE*

110, RUE DE L'UNIVERSITÉ

JV
9400
N4
R4

TRANSPORTATION ET COLONISATION PÉNALE

A LA NOUVELLE-CALÉDONIE

La question de la transportation pénale, que l'on devrait croire définitivement résolue depuis quarante-trois que le législateur français a posé le principe de cette peine pour l'exécution des travaux forcés, est encore une de celles qui soulèvent les plus ardentes polémiques, et cela, non-seulement en France, mais encore à l'étranger. Doit-on considérer la transportation comme absolument condamnée par les expériences incontestablement malheureuses qui en ont été faites jusqu'à présent? Ou bien doit-on toujours croire que cette pénalité est susceptible de devenir, à l'aide de certaines réformes, un moyen efficace de répression et de relèvement? La question, soumise aux divers congrès pénitentiaires qui se sont tenus dans les différentes capitales de l'Europe, y a reçu des solutions contradictoires. Ainsi tandis que le principe de la transportation était condamné aux congrès de Londres en 1872 et de Stockholm en 1878 (1) il triomphait au congrès de Paris en 1895 (2) et au récent concongrès de Lisbonne de 1897 (3). Nous observerons toutefois que les résolutions de ces deux derniers peuvent s'expliquer par la présence accidentelle d'une majorité transportationniste dans des pays qui, comme la France et le Portugal, pratiquent la transportation des condamnés.

L'attention a été de nouveau appelée tout dernièrement sur ce problème si délicat par la discussion qui s'est engagée à la

(1) Voir sur les congrès de Londres et de Stockholm : Foïnitzki, *La transportation russe et anglaise*, p. 251 et s.; *Prisons and reformatories at home and abroad, being the transactions of the international penitentiary congress*, Londres, 1872. *Congrès de Stockholm*, I, p. 171 et s.

(2) V. *Bulletin de la Société générale des prisons*, 1895, p. 992.

(3) *Bulletin*, 1896. p. 838 et s.

séance de la Société générale des prisons du 17 mars 1897, à la suite de la communication de M. Feillet sur la colonisation pénale en Nouvelle-Calédonie. Le jeune et actif gouverneur de notre plus grande colonie océanienne, qui a su donner une si forte impulsion au mouvement de la colonisation libre dans l'île (1), a exposé les tristes résultats de la transportation en Nouvelle-Calédonie en l'accusant d'avoir fait faillite à la fois sur le terrain pénal et sur le terain colonial. Une semblable confession devait lui être d'autant plus amère que, parti de France sous l'influence des théories que son ancien maître, M. Léveillé, a toujours continué à soutenir éloquemment et avec un véritable esprit d'apostolat, M. Feillet a dû, au contact de la réalité et devant l'évidence des faits, modifier son opinion sur cette peine qu'il avait crue d'abord une conception à la fois généreuse, juste et pratique. Il a loyalement reconnu qu'il s'était trompé et a déclaré qu'il était aujourd'hui aussi déterminé dans le sens contraire à la transportation, qu'il l'était jadis théoriquement dans le sens favorable. Le gouverneur de la Nouvelle-Calédonie n'est point, du reste, le seul que l'expérience ait fait changer d'avis sur la transportation. Ainsi Holtzendorff, un des plus éminents criminalistes allemands, qui, en 1859, s'était montré le champion déterminé de la transportation a, plus tard, ébranlé par le Congrès de Londres de 1872, confessé son erreur, et, au Congrès de Stockholm de 1878, il se déclarait un adversaire presque irréconciliable de cette peine. Mais le revirement du gouverneur de la Nouvelle-Calédonie nous paraît bien plus significatif, car il émane d'un haut fonctionnaire qui a pu pendant longtemps étudier sur place les effets de notre système pénitentiaire, et qui par sa situation était à même de s'en rendre un compte exact et de se procurer tous les documents nécesaires pour porter un jugement impartial.

M. Feillet avait d'autant plus de mérite à exposer franchement son opinion que, comme gouverneur d'une colonie pénitentiaire, il aurait dû plutôt, ainsi que plusieurs de ses prédécesseurs, être disposé à exalter le mérite des institutions pénales qui jusqu'ici ont contribué à donner à la Nouvelle-Calédonie et à la Guyane la plus forte part de leur importance... administra-

(1) Le Gouvernement a eu l'heureuse idée de renvoyer M. Feillet à Nouméa en dépit des intrigues réactionnaires qui voulaient son éloignement.

tive. Le jugement de M. Feillet nous paraît avoir d'autant plus de poids qu'il concorde absolument avec les conclusions d'un savant russe, M. Dimitri Drill, qui a fait le voyage de la Nouvelle-Calédonie pour y étudier sur place la transportation et la colonisation pénales (1). Nous sommes convaincu que ceux qui, se trouvant en face du problème de la transportation *sans idées préconçues*, auraient l'occasion d'aller l'étudier sérieusement dans les pénitenciers eux-mêmes, aboutiraient aux mêmes conclusions que MM. Feillet et Drill et en reviendraient avec la profonde conviction qu'il faut reléguer parmi les utopies dangereuses la pensée de voir une peine efficace dans la transportation ou de fonder des colonies avec l'élément pénal (2).

Si nous nous décidons à protester à notre tour contre le système de la loi du 30 mai 1854, de cette loi que quelques-uns s'obstinent à nommer le chef-d'œuvre de notre législation pénale, c'est d'abord que les Chambres seront appelées prochainement à se prononcer sur son mérite. Le projet de revision du Code pénal français conserve le principe de la transportation comme mode de subir la peine des travaux forcés. Mais il faut espérer que, lorsque ce principe viendra en discussion devant le Parlement, il sera vivement attaqué. Il importe que nos législateurs aient alors sous les yeux tous les éléments de solution du problème si grave qu'ils auront à résoudre. Il ne faut pas qu'on puisse leur faire croire que les reproches adressés à la transportation n'auront plus de fondement grâce à la réglementation nouvelle intervenue pendant ces dernières années. Il faut qu'ils sachent, au contraire, que si la transportation a misérablement échoué jusqu'à présent, ce n'est point seulement en raison des défauts que son organisation a pu présenter, c'est par suite de ses vices intrinsèques.

Ce qui, d'autre part, nous a déterminé à élever la voix contre le régime pénitentiaire actuel, c'est l'intérêt immédiat et palpitant de l'une des colonies qui ont été choisies pour l'application de la loi de 1854. Nous ne possédons dans l'immense Océan pacifique qu'un seul territoire susceptible de devenir une colonie

(1) V. *Bulletin*, 1897, p. 697 et s.

(2) Ce sont les conclusions auxquelles est arrivé un voyageur infatigable, M. Verschuur, qui sait s'intéresser à toutes les questions qui se présentent sur sa route. Cf. Verschuur, *Voyage aux trois Guyanes et aux Antilles*, Paris, 1894; *Aux antipodes*, Paris, 1891.

florissante, une petite France australe. Il est tellement favorisé par la nature que, de l'avis de tous ceux qui l'ont visité, sauf peut être M. de Rochefort, il aurait pu devenir une des premières colonies du monde si, dit-on, il avait été entre les mains des Anglais. Le climat y est merveilleux, les fièvres et autres maladies qui exercent périodiquement leurs ravages dans nos autres colonies tropicales y sont inconnues. Le sol y est d'une surprenante fertilité, riche en minerais de toute espèce, couvert par endroits de forêts où abondent les essences précieuses. La Nouvelle-Calédonie semble offrir des ressources inépuisables ; c'est par excellence une colonie de peuplement (1). Et cependant jusqu'à ce jour la population libre ne s'est accrue qu'avec une lenteur désespérante. La colonisation libre n'y a fait que des progrès insignifiants en comparaison de ceux qu'elle aurait dû normalement réaliser. Comme nous le disait avec une profonde tristesse un ancien conseiller général de la Nouvelle-Calédonie, « l'état dans lequel se trouve notre colonie du Pacifique, quarante-quatre ans après la prise de possession, en 1897, est une honte pour la France et un sujet d'écœurement pour tous ceux qui ont l'amour de la patrie » (2). Or, cette situation déplorable provient, nous n'hésitons pas à le dire, de l'emploi que l'on a fait pendant trente ans de notre colonie océanienne. Ayant servi depuis 1864 de déversoir à la moitié de nos condamnés aux travaux forcés et à la totalité de nos déportés, appelée ensuite, depuis la loi malencontreuse du 27 mai 1885, à recevoir une partie des récidivistes relégués, la Nouvelle-Calédonie est menacée d'être submergée sous l'afflux incessant de l'immigration pénale. C'est cette immigration qui, comme nous le verrons, sans rien ou presque rien produire d'utile par elle-même, a été le principal obstacle au développement de la colonisation libre. C'est elle qui, si le Gouvernement ne se décide à l'arrêter, comme il en fait la promesse solennelle, promesse hélas toujours violée, entraînera à brève échéance la ruine de notre colonie. La pratique de la transportation a fait perdre à l'Angleterre les États-Unis et lui aurait fait échapper l'Australie, si elle n'avait renoncé à temps à faire de celle-ci

(1) Il ne faut point cependant exagérer, comme quelques-uns l'ont fait, l'étendue des terrains accessibles à la culture, ni croire que l'île pourrait recevoir des colons par centaines de mille.

(2) M. Louis Simon.

l'exutoire de sa population criminelle. Nos colonies pénitentiaires n'auront jamais sans doute la même force de résistance que les colonies anglaises et ne songeront point à secouer le joug de la métropole ; mais si nous continuons à les accabler sans pitié et à déverser sur elle la lie de notre population, elles seront bientôt perdues pour nous au point de vue économique, et la Nouvelle-Calédonie la première.

Dans cette étude que nous allons entreprendre de la transportation, nous nous préoccuperons beaucoup moins du caractère théorique de cette institution que de son application et des résultats qu'elle a donnés en fait. Nous nous placerons d'ailleurs plus spécialement au point de vue de la Nouvelle-Calédonie, car par suite de diverses circonstances, c'est sur cette colonie que nous avons pu être le plus abondamment documenté. Nous ne voudrions pas d'ailleurs, en ce qui concerne la Guyane, nous risquer à contredire les conclusions de notre éminent collègue, M. Léveillé, qui a autrefois inspecté cette colonie, qui a vu de ses propres yeux et qui, néanmoins, n'a rien modifié à une conviction inébranlable. Nous sommes persuadé toutefois que la plupart des observations que nous présenterons pour notre colonie océanienne seraient applicables à notre établissement d'Amérique.

La transportation peut, en théorie comme en pratique, être considérée à deux points de vue différents qu'a simultanément envisagés le législateur de 1854, le point de vue pénal et le point de vue colonial. La transportation est elle une peine répondant aux conditions qu'exige un système pénal rationnel, et à cet égard a-t-elle produit de bons résultats? Cette peine peut elle être et a-t-elle été un instrument de colonisation ? Voilà les deux questions qui se posent et qu'on doit résoudre séparément si l'on ne veut s'exposer à la confusion. Nous allons aussi les examiner successivement.

I. — La transportation au point de vue pénal

Une peine, pour être légitime et pour répondre au but de la pénalité, doit présenter un certain nombre de caractères indiqués par les criminalistes. Il faut d'abord notamment qu'elle

soit proportionnée à la gravité de l'infraction commise ; il faut, en second lieu, qu'elle présente un caractère d'intimidation suffisant. Elle doit enfin, et c'est une condition dont on se préoccupe aujourd'hui beaucoup plus qu'autrefois, permettre l'amendement du coupable et faciliter son reclassement. Abstraction faite des autres caractères de la peine, la transportation présente-t-elle ceux que nous venons d'indiquer et qui sont les principaux ?

1° Et d'abord la peine de la transportation est-elle proportionnée à la gravité de l'infraction commise? Répond elle à la condition qu'Horace formulait en disant :

adsit
Regula penalis quæ pœnas irroget æquas?

La négative à cet égard ne nous paraît pas douteuse et la transportation est certainement la plus inégale de toutes les peines. Sans doute, toute peine est plus ou moins inégale dans son application, car ainsi que l'observait Rossi (1), on ne trouve pas deux accusés placés exactement dans les mêmes circonstances, ayant précisément le même degré de sensibilité, pas plus qu'on ne trouve deux corps exactement semblables. Mais c'est surtout dans l'application de la transportation que cette inégalité peut se produire. Tous les criminalistes de bonne foi sont obligés d'en convenir, et, sans insister sur ce côté de la question qui appartient plutôt à la théorie pure, nous nous bornons à citer les lignes suivantes écrites par le prince éclairé qui gouverne aujourd'hui la Suède :

« Si, dit le roi Oscar, la déportation se présente comme une peine injuste à cause de son manque de gradation, elle n'est pas moins inique au point de vue de l'importance différente que cette peine a pour tel ou tel individu. En effet, la déportation n'est qu'un faible châtiment pour celui qui a déjà déchiré tous les liens qui l'attachaient à la famille et à l'État ; son attention est captivée par des objets nouveaux, inconnus, qui ne le laissent pas venir à récipiscence, étouffent peu à peu ses remords, tandis que la déportation est la peine la plus cruelle pour le malheureux qu'elle sépare, peut-être à jamais, de tendres parents, d'amis, d'une chère patrie. Et lequel de ces deux hommes est le plus à craindre pour la sûreté publique? Est-ce

(1) *Traité de droit pénal*, t. II, p. 276.

celui qui, dans un étroit égoïsme, ne pense qu'à son propre intérêt, ou celui qui, bien que faible et coupable, est encore attaché à la société par des liens nombreux? Dès lors la peine n'agit-elle pas d'une façon tout à fait inégale et ne frappe-t-elle pas le plus fortement celui qui est le moins dangereux? (1) »

La Commission anglaise de 1831 reconnaissait également que si la transportation est une peine redoutable pour certaines classes de coupables, comme les laboureurs, les hommes attachés au sol, à la patrie, unis au pays par des habitudes sédentaires, par des liens de famille ou d'affection, pour qui la peine des travaux forcés se double de celle de l'exil, c'est une chose assez indifférente pour ceux qui ne mènent qu'une vie errante et vagabonde, comme sont la plupart des criminels d'habitude qui se dépaysent sans regrets. Mais, malgré sa gravité, nous jugeons inutile d'insister sur ce vice de la transportation;

2° La transportation présente-t-elle du moins un caractère suffisant d'intimidation, pour figurer dans notre échelle pénale immédiatement au-dessous de la peine de mort? Sur ce point encore, l'histoire et les faits commandent une réponse négative. C'est ainsi qu'en Angleterre les statistiques les plus décisives ont constaté que l'application du système de la transportation avait entraîné une augmentation progressive dans le chiffre de la criminalité, tandis que la suppression de ce système et son remplacement par le travail pénal a été suivi d'une décroissance également progressive. En France, nous avons assisté pareillement, depuis la promulgation de la loi du 30 mai 1854, à une recrudescence de la criminalité due précisément, selon nous, à l'absence d'exemplarité de la peine des travaux forcés, depuis qu'elle est appliquée par le moyen de la transportation. On sait comment celle-ci avait inspiré une telle attraction aux malfaiteurs condamnés à la réclusion, qu'ils n'hésitaient point à commettre dans les maisons centrales des crimes plus graves que ceux pour lesquels ils avaient été condamnés, uniquement afin de se faire envoyer à la Guyane ou à la Nouvelle-Calédonie. Il a fallu, pour déjouer ce calcul, que le législateur, renversant l'échelle des peines, décrétât, par la loi du 25 décembre 1880, que désormais les condamnations aux travaux forcés, prononcées pour des crimes commis dans l'intérieur des maisons centrales,

(1) *Des peines et des emprisonnements*, Paris, 1872, p. 23 et s.

seraient exécutées dans ces maisons mêmes, lorsqu'il serait constaté que ces crimes avaient eu pour mobile le désir de substituer au régime de ces établissements pénitentiaires celui de la transportation. C'est encore parce qu'ils étaient justement effrayés des progrès de la criminalité qu'en juillet 1887 plusieurs sénateurs, dont M. Bérenger, ont déposé sur le bureau du Sénat, une proposition de loi portant aggravation dans certains cas de la peine des travaux forcés à perpétuité, et dans laquelle ils combinaient l'internement cellulaire et la transportation.

La transportation ne peut être exemplaire que pour certaines personnes, pour celles qui tiennent au sol, que leurs habitudes leurs familles ou leurs affections y rattachent et y lient impérieusement, c'est-à-dire pour les personnes appartenant à une classe de la société au sein de laquelle le crime ne se produit que rarement et par accident. Et encore, même pour les criminels de cette catégorie, la transportation est-elle dans certains cas moins efficace que l'internement dans la métropole, car subie au loin, elle diminue aux yeux des condamnés l'amertume de leur situation en les éloignant de ceux dont ils recherchaient la considération. Mais pour les malfaiteurs d'habitude, pour les criminels qui se recrutent dans la lie de la population, et ce sont les plus nombreux en même temps que les plus redoutables, la transportion, loin d'être un objet d'épouvante, les laisse indifférents et souvent leur inspire une attraction au moins relative. Combien de fois n'a-t-on pas vu des condamnés manifester cyniquement, et à la face même des juges, leur satisfaction de se voir frappés des travaux forcés plutôt que de l'emprisonnement, et parler le cœur léger de ce « voyage d'agrément » que les juges leur font faire gratuitement à « la Nouvelle » (1). En vain dit-on que cette légende de la transportation énervée cessera bientôt d'avoir cours, quand on connaîtra les réformes apportées par les décrets de 1891 qui ont restitué à l'exécution de la peine des travaux forcés la sévérité quelle aurait toujours dû présenter. Nous répondons d'abord qu'il se passera de longues années avant que les malfaiteurs cessent de croire à la légende de la transportation agréable et se rendent compte exactement de l'aggravation de rigueur édictée par les nouveaux décrets. Nous sommes d'au-

(1) Cf. les faits citées par Tesseire : *La transportation pénale et la rélégation*, p. 412.

tant plus autorisé à le supposer que, plusieurs années après la promulgation de ces décrets, un député, auteur d'un rapport sur la transportation, et même un sénateur doublé d'un éminent criminaliste ignoraient encore les réformes de 1891 (1). Nous dirons, d'autre part, que les décrets en question, en admettant que leur portée puisse être connue et appréciée et qu'ils puissent être rigoureusement appliqués, seront impuissants à effacer l'attrait relatif qu'exerce la transportation sur l'imagination des malfaiteurs, surtout si on continue d'affecter la Nouvelle-Calédonie à l'exécution de cette peine. La répression qu'organisent ces décrets est encore, en effet, comme nous le montrerons, insuffisante pour donner aux travaux forcés un caractère efficace d'intimidation, et la Nouvelle-Calédonie, avec la vie en plein air, le travail de huit heures, les chances d'évasion, la possibilité de l'assignation ou de la concession, ne cessera point d'apparaître comme un Eldorado en comparaison de nos maisons centrales. Peu importe que des criminalistes distingués, comme ceux qui composaient la Commission de rédaction des décrets de 1891, viennent nous déclarer que désormais la peine des travaux forcés réunit toutes les conditions d'intimidation, que ce sera une peine terrible. Si, en fait, elle n'intimide point celui qui est prêt à commettre un crime, elle n'a aucune valeur. Dans tous les cas, la transportation aura toujours une influence préservatrice moindre que l'internement dans la métropole, par ce motif que, subie à des milliers de kilomètres, elle ne montre pas le châtiment et le dissimule à la multitude. Enfin, comme l'observait très judicieusement M. Georges Picot à la Société générale des prisons : « Dans un temps où l'idée coloniale se répand dans les masses populaires, où les enfants, les jeunes gens en entendent parler, où elle échauffe l'imagination, je n'hésite pas à dire que vos réglements qui, je n'en doute pas, sont excellents, fussent-ils tous strictement appliqués, une peine coloniale n'aurait pas l'apparence d'une peine et risquerait, ce qu'il y a de pis en matière pénale, de paraître un attrait » (2).

Voyons maintenant comment s'exécute sur place la peine des travaux forcés. Cette exécution est réglée par des décrets récents

(1) Cf. l'étude de M. Léveillé sur la transportation dans les *Institutions pénitentiaires de la France en 1895*. p. 280.
(2) *Bulletin*, 1897, p. 676.

dont les rédacteurs se sont proposé de rendre à la transportation son énergie disparue et sa vertu d'intimidation. « Laissant de côté, dit M. Dislère, dans son rapport sur le projet de décret du 4 septembre 1891 sur le régime disciplinaire des transportés, les idées humanitaires excessives qui régnaient au moment où a été promulgué le décret du 18 juin 1880, la commission a été unanime à reconnaître que le nouveau réglement disciplinaire qu'elle était appelée à préparer, devait être coërcitif et, si cela était possible, moralisateur, puisque la peine des travaux forcés a pour but d'abord l'expiation du crime, ensuite l'amendement du coupable. »

Aujourd'hui, d'après le décret précité, les condamnés aux travaux forcés qui subissent leur peine dans les colonies pénitentiaires sont divisés en trois classe, déterminées d'après la situation pénale, la conduite et l'assiduité au travail des condamnés. Les condamnés de la première classe, qui comprend les mieux notés, peuvent obtenir une concession urbaine ou rurale, être employés chez les habitants de la colonie, ou du moins, s'ils n'ont pu obtenir le bénéfice d'une concession ou de l'assignation, peuvent être employés soit sur un établissement agricole pour y être soumis à un stage en vue de l'obtention d'une concession rurale, soit dans des chantiers ou ateliers de l'administration pénitentiaire et des service publics. Les condamnés de la deuxième classe sont employés à des travaux de colonisation et d'utilité publique pour le compte de l'Etat, de la colonie des municipalités ou des particuliers. Enfin ceux de la troisième classe sont affectés aux travaux les plus particulièrement pénibles. Séparés des autres condamnés, ils sont, si les locaux le permettent, isolés la nuit et astreints au silence en principe le jour comme la nuit. La répartition des condamnés dans la deuxième et la troisième classe est faite par le ministre de la justice avant le départ de chaque convoi. D'autre part, le groupement des condamnés, d'après leurs antécédents judiciaires et leurs aptitudes, est effectué, à leur arrivée dans la colonie, par le directeur de l'administration pénitentiaire. Le passage d'un condamné à la seconde classe ne peut avoir lieu qu'après un certain temps d'épreuve (deux ans) dans la troisième classe, et le passage à la première classe qu'après l'accomplissement d'une partie de la peine. Par contre, le renvoi d'un condamné à

une classe inférieure peut être prononcé par le directeur de la pénitentiaire (art. 1 à 10 du décret du 4 septembre 1891).

Ce système disciplinaire, dont nous venons de donner un résumé (1), et qu'il importait de connaître, paraît à première vue très rationnel et de nature à concilier les exigences de la répression avec la possibilité d'amendement du coupable. En fait cependant, croyons-nous, le décret nouveau a manqué et devait fatalement manquer son but. Nous ferons tout d'abord, avec M. le gouverneur Feillet, dans la communication si intéressante et si vécue qu'il a faite à la Société des prisons (2), cette première observation que la division des condamnés entre les différentes classes que nous avons indiquées s'opère, par la force même des choses, suivant d'autres considérations que celles dont se sont inspirés les rédacteurs du décret de 1891. C'est qu'en effet, la transportation est par sa nature une peine de plein air, où les condamnés sont employés à des travaux extérieurs. L'évasion est bien tentante, surtout en Nouvelle-Calédonie, où l'évadé n'aura besoin pour dormir d'aucun abri, où il pourra se dissimuler facilement dans la vaste brousse, sans aucune crainte des fauves ou des reptiles, où il sera assuré de trouver facilement sa nourriture, et où, au besoin, les nombreux libérés qui circulent ou sont établis dans la colonie lui prêteront assistance et le soustrairont aux recherches d'une police peu nombreuse. (3). La seule considération capable de détourner le forçat des projets d'évasion, c'est la crainte d'être puni sévèrement s'il échouait dans sa tentative (4). Il en résulte donc que la principale, l'exclusive préoccupation des chefs et des surveillants est d'éviter les évasions et de ne pas encourir la responsabilité sévère que l'on fait peser avec raison sur les

(1) V. sur les détails d'application de ce décret, Franceschi, *De l'organisation locale de la transportation*, p. 56 et s.

(2) *Bulletin*, 1897, p. 648.

(3) On compte que 300 forçats en moyenne tiennent la brousse : Mimande *criminopolis* p. 52.

(4) Cette crainte n'arrête même pas certains condamnés qui ont déjà subi une aggravation de peine pour une première évasion. C'est ainsi qu'un nommé Dot qui a été repris récemment à Nouméa après une seconde évasion, avait été, après sa première fuite, interné trois ans à l'île Nou et, par une force de caractère remarquable, avait eu pendant trois ans une conduite exemplaire pour obtenir le relèvement de son internement et pouvoir s'évader de nouveau. Pour prévenir les évasions vers l'Australie, l'Administration a publié en avril dernier un arrêté qui apporte de fâcheuses entraves au commerce et à la navigation calédonienne.

agents négligents ou malheureux. Sous l'influence de cette idée dominante, les surveillants, et on ne saurait leur en vouloir, n'ont qu'un désir, celui de voir les condamnés se soumettre aux règlements, qu'une crainte, celle de les voir chercher à s'y soustraire. Dans les notes qu'ils remettent sur les condamnés qui leur sont confiés, et qui ont sur l'avenir de ceux-ci une influence décisive, ils arrivent naturellement à faire abstraction de la gravité et de la nature du crime commis par les transportés, de leur amendement possible eu égard à la nature du crime, de l'apaisement probable de leurs mauvaises passions, pour ne tenir compte que du degré de soumission ou d'insoumission de leur caractère. « Alors, dit M. Feillet, nous arrivons à quelque chose d'immoral et qui m'a toujours révolté. J'ai connu des forçats qui n'étaient pas foncièrement mauvais et qui sont arrivés à être les pires du bagne, des gens contre lesquels on a épuisé toute la série des peines disciplinaires, tout simplement parce que c'étaient des hommes qui avaient peut-être un peu de tempérament. Au contraire, vous voyez de véritables et profonds scélérats, comme Abadie par exemple, qui est un tapissier remarquable, qui fait bien tout ce qu'il veut faire, qui est le type de l'ouvrier faubourien parisien, qui rend des services très nombreux, vous le trouvez vraiment heureux au bagne. Abadie est véritablement très heureux, et pourtant il marque sur sa figure la vilenie de son âme, et à ce point de vue, je suis convaincu qu'il n'a pas changé. Seulement il a compris ce système, il s'est dit « Si je suis soumis, je serai bien noté et je serai tranquille. » (1) Le condamné de troisième classe, s'il est un peu roublard, s'il s'abstient de trop taquiner ses surveillants et s'il sait faire à point opportun l'obséquieux avec ses chefs, sera donc sûr de passer dans la seconde classe au bout du temps minimum, et d'être également, aussitôt après l'expiration du délai requis, proposé pour la première classe. On n'a que trop vu comment les choses se passaient sous l'empire du décret du 18 juin 1880 pour être sûr qu'elle se passeront de même sous l'empire des nouveaux décrets. Par contre, si nous allons au camp Brun, le quartier des incorrigibles, nous y trouvons des individus condamnés primitivement à cinq ans de travaux forcés pour des infractions qui sont des véritables peccadilles, à

(1) *Bulletin*, 1897, p. 648.

côté de celles commises par les Abadie ou les Fenayrou, et ces individus, qui quelquefois se sont vu infliger successivement, pour leurs malheureuses tentatives d'évasion, trente, quarante ou cinquante ans de bagne, ont perdu toute espérance, sont devenus des révoltés irréductibles, et le plus souvent sont descendus à un degré d'abrutissement indescriptible. De même, il arrive à chaque instant qu'un criminel placé, avant son départ de France, par le ministre dans la seconde classe, en raison de ses antécédents ou de la nature de sa faute, retombe rapidement dans la troisième par suite d'une infraction aux réglements disciplinaires. Au contraire, un condamné placé au début dans la troisième classe, par suite du caractère odieux de son crime, arrive promptement à la seconde si, par calcul ou par docilité naturelle, il se soumet à des règlements dont, comme nous le verrons, l'exécution ne présente rien de particulièrement pénible. En définitive, on arrive inéluctablement à ce résultat, non seulement en Nouvelle-Calédonie, mais encore à la Guyane, que la rigueur du châtiment subi par le transporté se mesure non pas au degré de criminalité qu'a révélé son crime, mais au degré de soumission qu'à montré le condamné dans l'application de sa peine. La pénalité est ainsi complètement détournée de son but.

Quel est donc ce régime disciplinaire appliqué aux transportés? Et ici nous ne parlons que de ceux de la troisième et de la seconde classe, les seuls qui soient réellement soumis à l'expiation, car ceux de la première classe sont presque déjà des libérés. La loi du 30 mai 1854 sur l'exécution de la peine des travaux forcés décide, dans son article 2, que « les condamnés seront employés aux travaux les plus pénibles de la colonisation et à tous autres travaux d'utilité publique. » Aux yeux du législateur de 1854, l'expiation du crime par le travail forcé apparaît comme des plus rigoureuses, d'une rigueur manifestement supérieure à celles des peines subies dans les prisons de la métropole. Or, en fait, c'est tout le contraire. Nous ne voulons pas parler de ce qui se passait sous l'empire du décret par trop humanitaire du 18 juin 1880. Les écrits des publicistes qui se sont occupés de la transportation pour l'avoir vue fonctionner sous leurs yeux, sont pleins des abus scandaleux qui se pratiquaient alors et des

faits déplorables qui constituaient une violation manifeste de la loi de 1854 (1).

Supposons des condamnés de la seconde et de la troisième classe employés, conformément au texte de la loi de 1854 et aux prescriptions du décret de 1891, à des travaux de colonisation et d'utilité publique. En quoi consistent ces travaux, même « les plus particulièrement pénibles », qui sont réservés aux forçats de troisième classe? Ce sont des travaux de routes, de construction, d'exploitation de forêts ou autres, qui n'ont par eux-mêmes rien de plus pénible que les travaux similaires qu'exécutent les ouvriers libres, manœuvres, terrassiers ou autres. Ils ne sont rigoureux, dans l'esprit du législateur, qu'en raison du climat sous lequel ils sont subis. Donc, *a priori*, un climat pénible est nécessaire pour faire de la transportation une peine véritable. Or, si la Guyane paraît présenter les conditions requises à cet effet, il en est tout autrement de la Nouvelle-Calédonie, dont le délicieux climat ne peut être supprimé par les règlements et s'opposera toujours à ce que le travail du transporté constitue pour lui une dure expiation. Mais ce travail auquel sont astreints les condamnés est peut-être sérieux, épuisant? Nullement. Ceux qui en ont été les témoins affirment tous que ce n'est qu'un travail dérisoire, et que le condamné aux travaux forcés peut exécuter sa peine en faisant tout simplement un simulacre de travail. « Il est absolument écœurant, dit M. Moncelon, qui a vécu de longues années en Nouvelle-Calédonie, en passant près des chantiers pénitentiaires, de voir ces centaines d'hommes s'étudiant à tromper la vigilance de leurs gardiens, se bornant à changer leurs outils de place lorsque passe le surveillant, et haussant les épaules lorsque celui-ci se permet une observation quelconque (2). » La tâche accomplie par les moins mauvais correspond à peine au quart et même au cinquième de celle que fournirait un homme libre. L'insignifiance des travaux publics effectués en Nouvelle-Calédonie par les milliers de forçats qui s'y sont succédés depuis plus de trente ans, est là pour l'attester. Compense-t-on au moins par la longueur du travail sa

(1) V. notamment l'ouvrage intéressant de M. Moncelon : *Le bagne et la colonisation pénale à la Nouvelle-Calédonie*. Paris, 1886.

(2) *Loc. cit.*, p. 49.

douceur relative? En aucune façon. La besogne du forçat est courte. A peu près seul jusqu'à présent, il a su réaliser l'idéal socialiste des trois huit, huit heures de travail, huit heures de repos, huit heures de sommeil.

Mais alors sa tâche ou son simulacre de tâche accomplie, le forçat est peut-être réintégré dans quelque geôle affreuse? Rassurez-vous. Voici par exemple Montravel, le grand pénitencier des environs de Nouméa, d'où les condamnés partent deux fois par jour par escouades sur les chantiers, accomplissant une promenade de deux kilomètres que l'on veut considérer comme une aggravation notable de la peine! L'aspect de l'établissement est celui d'une caserne bien aménagée des contrées tropicales : autour d'une immense cour plantée d'arbres, de grandes cases blanchies à la chaux, où l'air et la lumière pénètrent à flots et d'où, malgré les grands murs qui entourent le pénitencier, les malheureux prisonniers, carressés par la brise qui arrive à eux sans obstacles, peuvent, grâce à la déclivité du terrain, jouir d'une vue magnifique sur les environs de Nouméa.

Est-ce enfin la frugalité de sa nourriture qui va être pour le condamné une privation pénible? Pas davantage. Sans doute « le condamné valide qui n'a pas accompli le travail qui lui est imposé, n'a droit qu'au pain et à l'eau » (art. 12 du décret de 1891). Mais, dans le cas contraire, ce qui est la règle, le condamné obtient pour la journée du lendemain un bon de cantine donnant droit à la ration normale déterminée par le ministre. S'il déploie ou fait semblant de déployer un peu plus de zèle, il peut même obtenir des bons supplémentaires de sorte qu'en définitive sa ration équivaut à peu près à celle du soldat, et que son régime se trouve supérieur à celui des réclusionnaires des maisons centrales. On observe, il est vrai, que si la nourriture des transportés n'était pas aussi fortifiante, ils finiraient, sous un climat tropical, par tomber dans un état d'anémie les rendant impropres à tout travail. On ajoute que, pour une raison semblable, on ne saurait leur imposer plus de huit heures de travail par jour. Nous ne voulons pas discuter ces affirmations et nous les supposons exactes. Mais alors il nous sera bien permis de dire qu'ainsi organisée, par la force même des choses, la peine des travaux forcés n'est plus une expiation suffisante et que sa rigueur est moindre que celle de la réclusion. Si l'on

compare le sort du forçat à celui de beaucoup de nos ouvriers, obligés, pour nourrir leur famille, de travailler de plus longues heures et dans des conditions souvent plus pénibles, comme dans les industries du verre ou dans les forges; si l'on rapproche le *farniente* relatif du bagne colonial de la situation de nos cultivateurs, obligés, dans les journées longues et chaudes de l'été, de se mettre à la besogne avant le jour, et n'ayant souvent pour soutenir leurs forces qu'une maigre pitance, on se dira que vraiment, ce n'est pas la peine de rester honnête pour peiner plus qu'un criminel. Logé, vêtu et nourri à peu près aussi bien que nos marins ou nos soldats, assuré de soins en cas de maladie, d'un asile pour sa vieillesse, pouvant vivre moyennant un léger effort, sans souci du lendemain, le forçat n'expie plus sérieusement son crime. Abstraction faite de l'exil, auquel il est le plus souvent indifférent, le transporté s'accommode facilement de la vie du bagne, et maintes fois il exprime le regret de n'en avoir pas joui plus tôt. Il n'aspire point à en changer et redoute même le moment de la libération, car il sait qu'il n'obtiendra alors qu'au prix d'efforts beaucoup plus grands les avantages qu'il trouvait à si bon compte au pénitencier et pour un travail peu pénible. La répression pour les forçats de la troisième et de la seconde classe n'est donc pas sérieuse. Elle n'est réelle que pour les insoumis, pour les condamnés du camp Brun, par exemple, mais ceux-là ne sont qu'une faible exception, deux ou trois cents sur une population de six mille condamnés, et rationnellement ce n'est point d'après eux qu'on peut juger du caractère répressif de la transportation. Quant aux condamnés de la première classe, concessionnaires, assignés ou employés de l'administration, la répression n'existe réellement pas pour eux : c'est presque la mise en liberté provisoire. Seulement à la différence des prisonniers de la métropole qui, à leur sortie de prison, sont jetés sur le pavé sans que personne prenne soin d'eux officiellement, nos forçats de première classe sont entourés de toutes les faveurs de l'administration pénitentiaire, ainsi que nous le montrerons en exposant, à propos de la colonisation pénale, la situation des concessionnaires et des assignés.

Nous avons toujours raisonné dans l'hypothèse où le décret de 1891 serait rigoureusement appliqué, et nous avons la conviction qu'actuellement l'administration pénitentiaire saura y tenir la

main. Mais les réglements ne valent que par les hommes chargés de les appliquer. Qu'à la place d'un gouverneur qui, comme M. Feillet, juge la répression insuffisante, le gouvernement en nomme un autre comme M. Pallu de la Barrière, qui appelait les bagnards « ses enfants », des « infortunés », des « égarés », des « malheureux », qui, sur la dénonciation de plusieurs de ces « infortunés », faisait comparaître en cour d'assises un ancien capitaine, commandant du pénitencier de Bourail, décoré de la médaille militaire et chevalier de la Légion d'honneur, accusé d'avoir mis les condamnés en cellule quelques jours de plus qu'il n'eût été convenable : le régime disciplinaire qu'on a voulu rendre plus sévère en 1891 ne tardera pas à se relâcher et nous verrons renaître les scandales qui se produisaient sous l'empire du décret de 1880. C'est, en effet, un des principaux inconvénients de la transportation qui se subit à des milliers de kilomètres de la France, de ne pas permettre un contrôle sévère de l'application des réglements, comme pour les prisons de la métropole, et d'abandonner presque complètement cette application aux autorités locales, imbues d'idées plus ou moins favorables aux forçats. En admettant d'ailleurs que l'on maintienne et que l'administration pénitentiaire observe strictement les prescriptions du décret de 1891, les réglements se heurteront toujours au merveilleux climat de la Nouvelle-Calédonie, à la joie de vivre en ce beau pays, et ne réussiront jamais, pas plus qu'ils n'ont réussi jusqu'à présent, à donner à la peine le caractère nécessaire d'exemplarité.

Ce n'est point en faisant du bagne un séjour qui n'a rien de terrifiant pour la plupart des condamnés que l'on arrivera à dompter l'instinct du crime. Si nous maintenons la transportation au sommet de l'échelle pénale parmi les peines privatives de la liberté, nous ne tarderons pas à voir se produire dans notre société les tristes résultats que constatait la commission anglaise de 1832, lorsqu'elle disait avoir la certitude que des crimes avaient été commis par des personnes réduites à la misère, sans aucun intérêt, sans aucune passion, sans autre idée que celle de se faire déporter et d'aller chercher sur les terres australes, par un voyage fait aux frais de l'Etat, des chances de fortune et de bonheur que ne leur offrait point l'Angleterre. On connaît le mot célèbre qu'un forçat calédonien écrivait à l'un

de ses copains de France qui avait encore quelque hésitation : « Qu'attendez-vous là-bas ?.... Vous serez bien mieux ici » (1). Si tant de malfaiteurs surgissent aujourd'hui de tous les points du territoire, si la récidive est devenue une plaie sociale, cette recrudescence de la criminalité est due, selon nous, non point uniquement, mais pour une grande part, à la manière dont s'exécute la peine des travaux forcés, qui sauf pour les insoumis ou les incorrigibles, est plutôt un exil qu'un châtiment. Persévérer plus longtemps dans l'application de théories imprudentes, qui souvent n'ont été proposées que par des fonctionnaires ou des publicistes désireux de se faire un piédestal de leurs grands sentiments humanitaires, ce serait ruiner à brève échéance la sécurité générale, ce serait un crime de lèse-humanité, car l'œuvre humanitaire par excellence est celle de la protection des citoyens honnêtes contre les rebuts de la société.

« Il est temps, dit très bien M. Pierret, de mettre un terme à une philanthropie décevante dont on a fait trop longtemps la coûteuse expérience. Réservons cette philanthropie pour de plus dignes et de plus méritants que les criminels. Il y a autre part que dans les bagnes des misères à soulager — celles-là imméritées, — des victimes à secourir, des chaînes à briser, et j'avoue que du fond de ma conscience je sens s'élever une protestation, quand je vois tant d'honnêtes ouvriers contraints par le chômage ou un accident de travail, de mendier leur pain et celui de leurs enfants, alors que sous forme de salaires, de vivres et de concessions, l'État prodigue sans compter ses libéralités aux vétérans du crime. Bâtissons comme à Athènes des prytanées, mais que ce soit pour y loger et y nourrir aux frais de la République, comme dans la cité grecque, les citoyens qui auront bien mérité de la patrie et non ceux qui en ont été le fléau et la honte (2). »

2° La transportation que nous estimons tout à fait insuffisante au point de vue de la répression, produit elle du moins l'amendement du condamné ? Le caractère réformateur de cette peine devait, suivant les rédacteurs de la loi du 30 mai 1854, se manifester bien plus vivement encore que son caractère répressif. La transportation, pensait-on, en dérobant le malfaiteur à

(1) Moncelon, p. 77.
(2) *Transportation et colonisation pénale*, p. VII.

son passé, aux compagnons qui l'ont entraîné, aux circonstances qui l'ont perdu, en le plaçant dans un monde nouveau où personne n'aura le droit de le rebuter ni de le flétrir, lui permettra de redevenir honnête, beaucoup plus facilement que s'il subissait sa peine dans une prison de la métropole. Elle relèvera le condamné par le travail et l'espérance de trouver, s'il en a la volonté, une situation dans la société coloniale à laquelle il est rattaché et aux destinées de laquelle on lui donnera la faculté de s'associer en fondant une famille. Cet espoir d'opérer, par le moyen de la transportation, la régénération des hommes les plus dépravés de notre société métropolitaine n'aurait point été trompé, et l'on a dressé des tableaux où l'on montrait des criminels d'habitude, des récidivistes incorrigibles devenus « concessionnaires, bons maris, bons pères, exonérant l'Etat et relativement irréprochables dans un milieu social où personne n'a le droit de reprocher à son voisin un passé déshonorant. » (1)

Nous allons voir cependant que ce prodige de la régénération des transportés ne s'est réalisé que dans l'imagination de quelques publicistes fermant, volontairement ou non, les yeux à l'évidence. Nous ne nierons point, sans doute, que chez certains transportés il ne se soit produit une véritable réforme morale par le travail, même au contact de leurs misérables compagnons d'infortune. Chez quelques-uns le changement de patrie, joint à une dose de volonté peu commune, a pu produire un changement dans les mœurs. Mais ce ne sont là que des cas tout à fait exceptionnels, et il est facile de montrer par les faits que sous le rapport de l'amendement la transportation a échoué aussi piteusement que sous le rapport de la répression.

On peut, de cet échec, donner une première raison, tirée de la nature même des peines coloniales, et qu'a fort judicieusement indiquée notre excellent collègue Gauckler. Il fait observer que la moralité d'un homme est un état des sentiments moraux qui se trouve dans un équilibre tout à fait instable, que, si l'on supprime l'un des éléments qui constituent cet équilibre, comme le milieu social (et c'est un des plus importants), l'équilibre est rompu du coup et la moralité disparaît : « Changer l'homme complètement du milieu social, dit-il, l'expatrier,

(1) Cf. Michaux, *De la question des peines*; Barbaroux, *De la transportation*, p. 49 et s.

c'est en même temps diminuer sa moralité. Il ne deviendra pas nécessairement un criminel, mais il le deviendra plus facilement que s'il était resté dans son milieu natal, maintenu, soutenu, par toutes ces forces obscures qui se dégagent de l'ensemble de la société, où l'on vit par toutes les suggestions que l'on reçoit. Transporter l'homme c'est le déséquilibrer..... Par la transportation vous aggravez la déroute morale du condamné et vous supprimez la possibilité de le soumettre aux suggestions d'un milieu qu'il recevrait d'autant plus facilement, qu'il y serait préparé, soit par sa vie antérieure, soit par l'hérédité (1). »

Le transporté offre donc *a priori*, suivant une expression fréquemment employée aujourd'hui, un terrain de culture relativement très favorable au microbe démoralisateur. D'un autre côté, la manière même dont s'exécute la transportation est un obstacle presque insurmontable à l'amendement du condamné. Nous ne parlerons pas des deux ou trois mois qu'il passe dans la promiscuité de cette cage flottante qui le transporte de l'île de Ré à Nouméa, et qui pourrait déjà suffire à gangréner complètement l'âme dans laquelle survivraient quelques bons sentiments. Nous prendrons ces transportés au moment où ils arrivent à Nouméa. On devrait alors procéder à une sélection sérieuse et raisonnée, et les répartir en diverses catégories, non-seulement à raison de leur conduite à bord du transport et de leurs aptitudes, mais aussi de leurs antécédents judiciaires et de leur moralité présumée. Mais pour mener à bien un pareil classement, qui nécessiterait une période d'observation des condamnés assez longue, d'un an au moins, il faudrait un travail suivi de toutes les heures, une grande patience, un grand tact, joint à un sérieux amour de l'humanité, et à une abnégation absolue. C'est seulement au prix des plus grands efforts que l'on pourrait arriver à classer chacun des condamnés d'après ses instincts, son caractère, ses aptitudes, en éliminant peu à peu les éléments décidément corrompus pour les empêcher d'avoir aucun contact avec les meilleures natures susceptibles d'amendement. On comprend facilement qu'on ne saurait exiger un semblable travail des agents de la transportation à qui on amène à la fois des cargaisons de trois ou quatre cents forçats. Ces

(1) *Bulletin*, 1897, p. 464.

agents, qui ne sont point des Vincent de Paul doublés d'un Bourget, procédent, par la force même des choses, à un classement superficiel, fondé sur des circonstances purement extérieures et non sur l'état d'âme du condamné.

Le groupement des condamnés effectué, conformément à l'art. 8 du décret de 1891, à leur arrivée dans la colonie par l'administration pénitentiaire, est donc nécessairement fort défectueux, et on ne saurait en faire un crime à cette administration. De plus, ce groupement devant, aux termes de l'art. 8, s'opérer non seulement d'après les antécédents judiciaires, mais aussi d'après les aptitudes des condamnés, et la loi exigeant de ceux-ci un travail, l'administration, pour réduire les frais considérables que nécessite la transportation, a dû s'inquiéter de la meilleure manière de tirer parti des forçats, formant les équipes de travailleurs d'après la nature de leurs occupations antérieures, assemblant, par exemple, dans les mêmes chantiers tous les maçons, tous les charpentiers, tous les menuisiers. Quant à ceux qui ne savent rien faire de leurs doigts, anciens commerçants, notaires ou autres, on ne peut les placer que dans la catégorie des manœuvres, rouleurs de brouette, casseurs de pierre, en leur donnant comme compagnons la lie de la population du bagne, voleurs de profession, rôdeurs de barrière, souteneurs, qui n'ont jamais travaillé et que la paresse a poussés au crime (1).

Les considérations que nous venons d'exposer entraînent non seulement des groupements fâcheux entre condamnés de troisième classe, elles amènent aussi bien souvent le mélange des condamnés de troisième classe à ceux de seconde classe. Tous les forçats d'un même métier sont employés aux mêmes travaux, sur les mêmes chantiers. Sans doute, le travail terminé, chaque classe doit regagner, théoriquement du moins, son campement distinct. Mais le contact ne s'en est pas moins établi

(1) Sans doute, suivant M. Schmit, chef de bureau au ministère des colonies, (*Bulletin*, 1897, p. 662) des instructions précises auraient été adressées par le ministre aux gouverneurs des colonies pénitentiaires pour les inviter à multiplier sur place les sélections parmi les condamnés, de manière à séparer autant que possible le bon grain du mauvais. Le ministre aurait prescrit notamment de mettre à part les condamnés militaires et les condamnés primaires qui présentent des chances particulières de relèvement. Mais ces instructions, comme bien d'autres, sont destinées à rester à l'état de lettre morte par suite des raisons ci-dessus exposées. Jamais, avec une peine comme la transportation, les sélections ne seront assez nombreuses ni assez complètes pour empêcher la contagion.

pendant de longues heures. La promiscuité règne donc entre tous ces hommes dont les uns sont déjà irrémédiablement perdus et dont les autres pourraient être sauvés. Or, le résultat de cette promiscuité est inévitable. On sait ce que produisent dans nos prisons métropolitaines ces rapports de tous les jours entre mêmes criminels dont les conseils et les exemples amènent presque fatalement la corruption réciproque et générale. Mais, comme l'observait Boitard il y a plus de soixante ans, à ce contact, à ces conseils, à ces exemples, appartiendront plus d'efficacité, plus d'autorité, en raison de la liberté relative que comporte nécessairement l'exécution de la peine de la transportation, peine de plein air qui ne permet pas la garde, la surveillance, la gêne de tous les instants qui pèsent sur les prisonniers de nos maisons centrales. « N'espérons pas, disait-il, la chose est impossible, que le déporté revenant, après cinq ou vingt ans de séjour, arrive meilleur, plus repentant, plus corrigé, moins porté au mal ou moins puissant à le faire, qu'il ne sort maintenant des prisons et des bagnes où la loi actuelle le renferme (1). » M. d'Haussonville, qui écrivait vingt ans après la loi de 1854, disait également dans sa remarquable étude sur les établissements pénitentiaires : « Rien ne donne le droit d'espérer que le pénitencier de l'île Nou ou les pontons de Cayenne soient un séjour beaucoup plus moral que l'ancien bagne de Toulon (2). »

Les faits n'ont donné que trop raison à ces sombres prévisions. Tous ceux qui ont pu voir de près (3) le spectacle du bagne, sont demeurés épouvantés de la dépravation produite par l'agglomération de tant d'éléments mauvais, dont quelques-uns, isolés, auraient pu s'amender, mais qui, réunis, ne pouvaient que se dégrader mutuellement. Ils en ont rencontré, de ces malheureux, qui n'avaient commis un crime que dans un moment de surexcitation ou de folie passagère, qui, après leur condamnation aux travaux forcés, avaient sincèrement déploré l'acte coupable, mais qui, une fois plongés dans le milieu du

(1) *Leçons de droit criminel*, n° 51.
(2) P. 591.
(3) V. Mimande *loc. cit.*, p. 24 et s.; Moncelon, *loc. cit.*, p. 25 et s., 220 et s. les observation de M. le colonel Disnematin Dorat, ancien directeur de l'Administration pénitentiaire, au congrès colonial national de Paris 1889-90, *Recueil du congrès*, t. I. p. 402.

bagne, s'y étaient perdus définitivement, à moins qu'ils n'y fussent morts de chagrin et de dégoût, s'ils avaient eu assez de force d'âme pour résister à l'exemple et aux mauvais traitements de ceux qu'ils ne voulaient pas imiter. C'est qu'il est terrible le joug de cette sorte de franc-maçonnerie du bagne, puissance absolue qui contraint à croupir dans le vice ceux mêmes qui seraient désireux d'en sortir. Malheur au pauvre être isolé au milieu de vingt ou trente misérables et qui ne veut pas faire comme les camarades, qui s'obstine à conserver quelques sentiments honnêtes et qui veut travailler plus que les autres. On l'accable d'injures et de quolibets infâmes, on lui fait subir des brimades monstrueuses, on lui vole ou déchire ses hardes, on lui cache ou on lui perd les outils dont il est responsable, on joue sous ses yeux des scènes d'immoralité les plus révoltantes, sans que les surveillants se doutent de rien. S'il se plaint, il risque d'avoir la poitrine trouée de coups de couteaux et le coupable, s'il peut être soupçonné, ne pourra presque jamais être convaincu.

Cette promiscuité infernale produit des effets démoralisateurs jusque dans les pénitenciers agricoles, où les concessionnaires, condamnés de première classe, occupent des séries de lots voisins les uns des autres. Dans ces bagnes ruraux, pas plus que dans les pénitenciers de Nouméa ou dans les camps mobiles, il n'est possible au condamné de se recueillir et de se régénérer par le travail. A ses côtés, en effet, se trouvent d'autres criminels, dont l'amendement n'a été que le résultat d'un calcul, qui l'excitent et l'entraînent rapidement et qui, s'il veut résister, font pleuvoir sur sa personne et sur son bien toutes les tracasseries et toutes les calamités (1). La contagion est enfin bien plus facile encore chez les assignés mis à la disposition des particuliers ou des sociétés par groupes nombreux, jouissant d'une grande liberté et pour lesquels la surveillance n'est guère que théorique.

Il faut donc une force de caractère remarquable et des cir-

(1) Il y a au bagne une cause de démoralisation spéciale due aux pratiques abominables qu'engendrent presque fatalement l'absence de femmes et l'agglomération de criminels dont une grand nombre ont été condamnés pour attentat aux mœurs, ou qui ont vécu dans la fréquentation des pires débauchés de nos grandes villes. Ces pratiques pouvaient n'avoir rien de honteux chez les contemporains de Socrate, mais aujourd'hui elles sont le signe de la plus pernicieuse dépravation et de la ruine de toute moralité.

constances particulièrement heureuses pour qu'un transporté échappe à la contagion du bagne et pour qu'il ne perde point au bout de peu de temps, non seulement les quelques sentiments honnêtes qui pouvaient survivre à son crime, mais même jusqu'au souvenir et aux habitudes d'une ancienne situation sociale quelquefois fort élevée. M. Mimande (1) cite, entre cent, trois cas fort curieux qu'il prend pour types, ceux d'un homme du monde d'excellente noblesse, d'un ancien vicaire général, et de ce notaire fashionnable nommé Mary Cliquet. Ces trois personnages sont, paraît-il, arrivés assez promptement à un état de dégradation horrible, n'ayant d'autre culte que celui du tafia, possédant tous les vices, passant leur vie avec les criminels les plus abjects, et cependant les crimes pour lesquels ils avaient été envoyés à la Nouvelle ne révélaient point une perversion extraordinaire. Or, on peut se demander si un pareil résultat se serait produit avec un autre régime pénitentiaire, et si les individus dont nous venons de parler, au lieu d'être gangrenés jusqu'à la moelle par l'effet de la promiscuité du bagne. n'auraient pas pu, après avoir passé par la prison cellulaire de Louvain, être rendus amendés à la société ou au cloître.

Sans doute on ne peut nier que certains transportés ne s'améliorent et ne se régénèrent par le travail, même au contact de leurs misérables compagnons. On peut en citer de nombreux exemples, surtout lorsqu'il s'agissait de condamnés passionnels. Mais ce ne sont jamais que des cas bien exceptionnels relativement aux milliers de forçats déversés à la Nouvelle-Calédonie. Par contre, on a vu des condamnés descendre chaque jour plus bas, malgré le dévouement de leurs proches, de leurs épouses ou de leurs fiancées qui n'avaient pas hésité à les suivre sur la terre d'exil pour les consoler et les réconforter en attendant l'heure de la libération, comme cette touchante Madeleine Maspolle, dont M. Mimande nous a conté l'histoire (2). La promiscuité du bagne accomplissait son œuvre envers et contre tout.

Il n'y a, du reste, dans l'intérieur du bagne aucun contrepoids à cette influence pernicieuse que les éléments perdus à jamais exercent sur ceux dont il y aurait encore quelque chose à espérer. C'est qu'en effet les agents de la transportation, ainsi

(1) *Loc. cit.*, p. 18.
(2) *Loc. cit.*, p. 180 et s.

que nous le remarquions précédemment, n'ont guère qu'une préoccupation, celle d'assurer l'observation des réglements et de prévenir les évasions. Pour eux la question de savoir quelle est la nature du crime qui a amené le condamné à la Nouvelle a peu d'importance. Le plus souvent, ainsi que M. le gouverneur Feillet affirme en avoir fait l'expérience (1), lorsque le transporté refusait de lui dévoiler le crime pour lequel il avait été condamné, le surveillant ou même le commandant du pénitencier qui accompagnaient le directeur ne savaient non plus répondre à la question. Or comment veut-on que les surveillants coopèrent à l'amendement du forçat, quand ils ignorent le motif pour lequel il est au bagne et, par suite, la nature du traitement moral à appliquer, qui varie à l'infini suivant le caractère du crime? Alors même d'ailleurs qu'ils seraient parfaitement au courant du passé du condamné, ils n'auraient ordinairement ni les moyens matériels, ni les qualités requises pour travailler sérieusement à cet amendement, et le peu de bien qu'ils pourraient faire serait immédiatement détruit par la promiscuité inévitable du bagne colonial.

Les partisans de la transportation nous disent, en ce qui concerne spécialement la question d'amendement : mais les forçats des anciens bagnes de la métropole n'étaient-ils point des objets de terreur, de sorte qu'à peine libérés, ils commettaient de nouveaux crimes dans la proportion de 85 p. 100? N'est-ce rien que d'avoir éloigné un pareil fléau et d'obtenir en Nouvelle-Calédonie des résultats infiniment meilleurs que ceux qu'on obtenait à la sortie des bagnes de cette classe de condamnés ? On ajoute que si l'on met en regard les libérés des maisons centrales de France et ceux de la Nouvelle-Calédonie, l'avantage est à ces derniers et que le nombre des récidivistes pour les maisons centrales est infiniment supérieur à celui des récidivistes de la transportation (2).

Nous répondrons d'abord qu'il n'est pas difficile de triompher en comparant les libérés de l'ancien bagne à ceux du nouveau. Le bagne de Toulon n'est, pas plus que celui de Nouméa, notre idéal au point de vue de la réformation du coupable. On a d'ail-

(1) *Bulletin*, 1897, p. 649.
(2) V. M. le conseiller Petit et M. le gouverneur Pardon, *Bulletin*, 1897, p. 669 et 677.

leurs très justement observé que, de l'avis général, la récidive des forçats libérés sur le sol français était due principalement à la loi sur la surveillance de la haute police, et que, si l'on avait eu à établir une statistique des récidives après l'abrogation de cette loi le taux de 85 p. 100 aurait été notablement abaissé (1). Quant à la statistique comparée des réclusionnaires récidivistes et des transportés, elle ne peut, à notre avis, être établie sur aucune base sérieuse. Tandis qu'en France, en effet, le moindre vol de lapins est aussitôt découvert et généralement puni, en Nouvelle-Calédonie, il se commet une multitude d'actes délictueux, vols de bestiaux, maraudes ou autres dont les auteurs demeurent inconnus. Comment, par exemple, dans un troupeau de mille têtes de bétail, dont on ne fait le recensement qu'à des intervalles fort éloignés, savoir si la disparition d'une vache est imputable à un canaque ou à un libéré? On se borne à la constater sans même songer à en rechercher la cause. Alors-même, du reste, qu'on soupçonne l'auteur du méfait, le plus souvent on ne se soucie pas de porter plainte de peur d'être exposé à une terrible vendetta de la part de tous les francs-maçons du crime qui tiennent la brousse aux environs.

Pour se convaincre de l'inefficacité de la transportation au point de vue de l'amendement des condamnés, il suffit de considérer ce qu'il advient des meilleurs d'entre eux, de ceux qui, grâce à leur conduite et à leur soumission, ont été admis dans la première classe et qui ont obtenu la faveur de l'assignation ou de la concession. Ainsi d'abord les assignés qui sont employés par les colons, y ont une situation semblable à celle des domestiques de ferme et touchent une ration supérieure à la ration réglementaire. Ils devraient donc, comme le disait M. le gouverneur Feillet (2), au contact de cette vie relativement libre et douce, s'humaniser, prendre moins de haine contre la société, être reconnaissants à ceux qui les ont employés, une fois libérés s'attacher à rester chez le colon, dont ils ont pu mériter l'estime par leurs services, et chercher le relèvement moral dans cette estime péniblement acquise. Or il n'en est rien. Si l'on voit un assez grand nombre d'assignés rester longtemps dans la même exploitation parce que c'est leur intérêt, on en cite extrê-

(1) M. Joly, *Bulletin*, 1897, p. 682.
(2) *Bulletin*, 1897, p. 649.

mement peu qui, après leur libération, aient conservé comme domestiques libres la place qu'ils occupaient antérieurement en qualité d'assignés. A peine libérés, ils n'ont qu'une idée, celle d'user de la liberté dont ils ont été privés si longtemps, et ils commencent à mener pour la plupart cette vie de vagabondage et de maraude qui est un fléau pour la colonie et dont nous aurons bientôt l'occasion de reparler.

Ce serait également une dangereuse illusion que de croire à l'amendement des condamnés les mieux notés qui ont obtenu une concession. Nous ne voulons point à présent examiner la question des concessionnaires sur laquelle nous reviendrons quand nous étudierons la colonisation pénale. Nous reconnaissons que quelques-uns ont très bien réussi, grâce à leurs qualités natives de paysans français, endurance, économie, acharnement au travail. Mais ce succès est-il une preuve décisive de leur amendement? Ceux qui ont vécu quelque temps dans un centre de concessionnaires, comme Bourail, n'hésitent pas à répondre négativement, et nous sommes plus disposé à les croire qu'à nous incliner devant les affirmations intéressées de l'administration pénitentiaire.

La vérité, c'est que la transportation n'a donné jusqu'à présent qu'un résultat négatif en ce qui concerne la régénération des condamnés. On peut bien citer quelques exceptions, mais il ne faut pas juger sur des faits isolés, et, si l'on considère l'ensemble seulement, on est obligé de faire cette triste constatation que le bagne vicie jusqu'à la moelle ceux qu'il étreint dans son enfer, alors qu'une bonne partie de ceux qui s'y sont complètement perdus, auraient peut-être pu être sauvés s'ils avaient été soumis à un autre régime pénitentiaire.

Au nombre des moyens d'amendement, on a spécialement proposé la constitution ou la reconstitution de la famille. Il est intéressant d'insister un instant sur ce point. L'administration pénitentiaire a cherché, en premier lieu, à donner aux condamnés le moyen de constituer une famille, et elle a mis à leur disposition d'abord des femmes tirées des maisons centrales qui consentaient à être transportées pour se marier dans la colonie. « Quelques-uns de ces ménages, dit une notice sur la transportation rédigée par le ministère (1882-83), composés de deux êtres que la société a repoussés de son sein, ont prospéré rapi-

dement, et ces exemples, *quelque rares qu'ils soient*, sont de nature, cependant, à engager le département à poursuivre *l'œuvre de la moralisation des condamnés par le travail et la famille.* » Depuis, en effet, on a continué à poursuivre cette œuvre en substituant aux femmes des maisons centrales des femmes reléguées.

Ce sont les mariages de Bourail dont on a tant parlé et dont M. Mimande nous a montré, avec sa verve habituelle, la conclusion originale, nous montrant ensuite les nouveaux époux au milieu de la famille, qu'ils s'étaient créée et en traçant un tableau presque idyllique (1). Cette manière de voir d'un ancien directeur de l'administration pénitentiaire (2) est toute naturelle ; elle concorde avec certains tableaux dressés par cette administration, fière de son œuvre, et qui nous représentent, par exemple, après son mariage au couvent de Bourail, comme une épouse laborieuse, industrieuse, active, dévouée à ses devoirs de famille, une femme, Julie C..., condamnée déjà à vingt ans pour vol, coureuse de soldats, d'une abjection ignoble, qui, accouchée chez de pauvres cultivateurs la soignant avec charité, partit avec un bel enfant, l'enterra vivant et revint ivre morte entre deux soldats ivres (3).

Nous commencerons par reconnaître, une fois de plus, que la régénération par le mariage et la famille est parfaitement possible, même lorsque les deux époux sont pris dans la population du bagne ou de la maison centrale. Nous croyons qu'une femme, condamnée pour un infanticide commis sous l'étreinte de la misère et du désespoir, alors que le véritable coupable échappait légalement à toute répression, peut « aimer *double* » l'enfant né de l'union de Bourail, « consacrant au petiot la part d'amour qu'elle aurait réservée à l'*autre* si elle avait eu alors du pain et un peu d'aide. » Cette femme, mariée à un condamné passionnel qui a su échapper à la démoralisation du bagne, peut former un ménage modèle. Mais il ne faut point conclure avec trop d'abandon d'une rare exception à une règle générale, ni voir les ménages de Bourail, non pas comme ils sont presque

(1) *Loc. cit.*, p. 114 et s.

(2) Le pseudonyme de Mimande cache, en effet, comme on le sait, la personnalité de M. de La Loyère, ancien directeur de l'administration pénitentiaire à Nouméa.

(3) V. Teisseire, p. 441.

tous, mais comme on en a rencontré un ou deux spécimens complaisamment étalés aux yeux des directeurs ou inspecteurs.

En réalité, ces sortes d'unions entre condamnés, n'ont produit jusqu'ici que des résultats déplorables : elles ne sont la plupart du temps qu'un mode spécial de prostitution et ont simplement pour but l'exploitation de la femme par le mari. Dans bien des cas, ce trafic commence le jour même de la cérémonie nuptiale, soit que la femme continue à vivre avec le mari, soit même, comme cela s'est vu, qu'elle parte immédiatement chercher fortune à Nouméa, sans être troublée dans ses fructueuses opérations par des fonctionnaires heureux de sa présence, et à la seule condition d'envoyer à son époux une part de ses profits. Aussi dit-on couramment, à la Nouvelle-Calédonie, que la femme est la meilleure des concessions, celle qui rapporte le plus (1). D'autre part, quand la femme se refuse à satisfaire aux exigences de son mari, ou qu'elle se prostitue malgré lui, on voit se passer de ces jolis drames, comme celui dont Bourail fut le théâtre en 1884, et dans lequel un régénéré, du nom de Pouillé, mis en concession et autorisé à prendre femme, jeune et jolie, fut arrêté au moment où il allait lui couper le cou, quarante-huit heures seulement après son mariage (2). Ce n'est point, du reste, en Nouvelle-Calédonie seulement que les choses se passent ainsi, et M. Charvein, ancien gouverneur de la Guyane, a également déclaré que les unions conjugales dans le milieu pénitentiaire de cette dernière colonie, n'ont jusqu'à ce jour donné qu'un résultat négatif et que le condamné ne se marie que dans un intérêt lucratif et inavouable (3). Nous demandons alors comment un homme sensé peut avoir une foi assez robuste pour croire et essayer de persuader aux autres qu'il est possible de trouver un moyen de moralisation dans ces unions bâclées entre assassins, faussaires et voleurs d'un côté, et infanticides, prostituées, voleuses de l'autre. Abstraction faite, enfin, du point de savoir si l'on doit favoriser la propagation d'une espèce aussi peu recommandable que celle des transportés et des femmes réclusionnaires ou reléguées, les mariages des condamnés de l'un ou l'autre sexe en

(1) *Bulletin*, 1897, p. 652.
(2) V. Moncelon, *loc. cit.*, p 118.
(3) *Bulletin*, 1896 p. 199.

cours de peine nous paraissent absolument opposés à l'idée de répression. Ils ne peuvent amener, comme l'expérience l'a prouvé, que des catastrophes et la démoralisation complète des centres pénitentiaires où ils sont contractés. Ils ont fait de ces centres des cloaques immondes où le peu d'honnêté qui peut surnager sombre fatalement.

L'administration a, au surplus, été obligée de confesser son insuccès. Ainsi la notice précitée parle des *rares ménages* de condamnés ayant prospéré. MM. les gouverneurs Feillet (1), pour la Nouvelle-Calédonie, et Charvein (2), pour la Guyane, considèrent comme déplorables les mariages entre condamnés. M. Schmit (3) reconnaît également que depuis 1884 le département a renoncé complètement à l'envoi des femmes détenues provenant des maisons centrales de France, ces unions n'ayant pas produit de bons résultats. On continue, cependant, à marier des forçats, non plus avec des femmes réclusionnaires, mais avec des reléguées, et ceux qui, depuis 1884, ont pris le bateau de Nouméa à Bourail, ont souvent voyagé avec des convois de vingt à trente reléguées destinées à convoler avec des bagnards. Or, on doit s'attendre à des résultats plus fâcheux encore de ces unions avec des reléguées, dont le niveau moral est plus bas que celui des réclusionnaires et qui sont, pour la plupart, de viles prostituées (4).

Un moyen de moralisation beaucoup plus efficace consisterait à réunir le condamné à la famille qu'il a laissée en France. L'administration a toujours facilité dans une large mesure le transfert dans la colonie pénale de la femme et des enfants du condamné, et l'on constate que la plupart des concessionnaires qui ont réussi sont ceux qui avaient été rejoints par leur famille. Il y a cependant certaines observations à faire relativement à ce procédé. Si l'on considère, en effet, que le bagne doit rester, suivant le législateur, la peine la plus rigoureuse après la peine de mort, il peut sembler singulier qu'un condamné aux travaux

(1) *Bulletin*, 1897, p. 652.
(2) *Ibid.*, 1896, p. 199.
(3) *Ibid.*, 1897, p. 663.
(4) On avait songé un instant à envoyer en Nouvelle-Calédonie des jeunes filles de la correction paternelle. Mais on a, avec raison, abandonné ce projet, car ces jeunes correctionnelles n'étant point dans la main de l'administration, comme les réclusionnaires ou les reléguées, n'auraient été qu'un élément de désordre de plus dans la colonie. (V. *Bulletin*, 1894, p. 576.)

forcés puisse en quelque sorte subir sa peine en famille, alors que la privation de la famille est une des faces du châtiment. On ne peut donc, sans énerver la répression davantage, songer à faire venir la famille du condamné avant que celui-ci n'ait subi une notable partie de sa peine. Mais alors si on attend plusieurs années n'y a-t-il pas lieu de croire que la femme du condamné aura cessé de penser à lui, qu'elle se sera créé d'autres ressources, remariée peut-être après un divorce? Ne doit-on pas craindre d'autre part, que le mari n'ait pu, dans l'intervalle, échapper à la corruption du bagne, et n'y a-t-il pas alors quelque chose de cruel à faire venir de France une femme qui ne retrouvera plus le mari qu'elle rêvait, mais un être absolument vicié et dont le ménage ne sera plus qu'un enfer. La réunion du condamné à sa famille ne peut d'ailleurs s'effectuer que dans certains cas exceptionnels, et quand la famille y consent. Ce moyen de relèvement est impraticable, au surplus, pour les condamnés qui sont célibataires.

Si la constitution de la famille était vraiment, comme le croient certains esprits trop optimistes, un moyen efficace de moralisation, l'administration pénitentiaire n'aurait jamais songé à enlever à cette famille un de ses éléments les plus bienfaisants, nous voulons parler des enfants qui peuvent naître du mariage du transporté. Or elle a vite compris qu'il ne pouvait rien sortir de bon de l'union de deux *pensionnaires* de l'État (1). Déjà dans une note assez ancienne du ministère, un inspecteur des services pénitentiaires, malgré la satisfaction que lui avait procurée sa visite dans les centres agricoles, était obligé de convenir que : « Dans les pénitenciers agricoles, il ne faudrait pas que l'externat permît aux enfants de retourner chaque soir chez leurs parents et *d'y perdre tout le bien moral qui leur aura été fait pendant le jour* » (2). Aussi, pour permettre aux enfants d'échapper à une contagion presque inévitable, et pour dégager également la responsabilité qu'elle avait encourue en favorisant les mariages des condamnés, l'administration pénitentiaire a dû créer à grands frais deux établissements admira-

(1) Au point de vue physique, les enfants issus de parents dont la santé est souvent ruinée par des vices de toutes sortes, laissent beaucoup à désirer et M. Pierret, dans son étude sur la Guyane spécialement, constate qu'ils sont la plupart du temps mal venus, rachitiques et chétifs.

(2) Moncelon. p. 27.

blement installés à Néméara (école professionnelle et agricole des garçons) et à Fonwary (école agricole et ménagère des filles). Grâce à la propagande faite par l'administration dans les centres pénitentiaires agricoles, on a pu réunir dans ces deux écoles environ 250 élèves, et, ce qui était indispensable, les y maintenir comme internes pendant plusieurs années jusqu'à la fin de leurs études. Pour arriver à ce dernier résultat et tourner l'obstacle qu'elle pouvait rencontrer dans le droit de puissance paternelle, l'administration a dû user d'un biais fort ingénieux qu'a indiqué M. Feillet (1). Elle a dit aux concessionnaires : « J'élèverai vos enfants gratuitement, mais à la condition que si vous voulez les reprendre avant l'époque que je fixerai, vous remboursiez à l'Etat toutes les dépenses faites pour leur éducation », de sorte qu'au bout de deux ou trois ans les parents se trouvent en présence d'une carte à payer qui leur ôte toute envie de reprendre leurs enfants. Enfin, à leur sortie de l'école, ceux-ci sont soumis à une sorte de tutelle officieuse, ayant toujours le même but : empêcher qu'il ne reprennent contact avec leurs parents. Ces établissements pourront sans doute rendre de grands services, préparer de bons colons et amener dans une certaine mesure la fusion de l'élément pénal avec l'élément libre. Mais ils démontrent en même temps, d'une manière péremptoire, que ces forçats, prétendus régénérés, sont encore incapables de remplir la principale mission du chef de famille, d'élever leurs enfants pour en faire d'honnêtes travailleurs.

On peut donc dire, en définitive, que les généreuses tentatives faites jusqu'à ce jour pour moraliser les condamnés par la propriété, la famille ou la paternité, ont misérablement échoué. En vain les rapports officiels des inspecteurs, à qui l'on ne montre que ce qu'on veut, essaieront-ils de nous donner le change. Les faits sont là pour prouver que la situation morale des transportés est déplorable, et que la transportation est aussi impuissante au point de vue de l'amendement qu'à celui de la répression.

3° Mais alors la transportation n'offre-t-elle point de plus grandes facilités pour le reclassement des condamnés, une fois leur peine expirée ? Beaucoup l'ont pensé. La prison, a-t-on dit, même la mieux agencée, ne suffit point à résoudre le problème

(1) *Bulletin* 1897 p. 652.

pénal. Le libéré, en effet, quand les portes de sa geôle sont ouvertes, considéré par tous comme suspect et dangereux ne trouve pas d'occupations et, le jour où il a faim, vole pour manger. Presque fatalement et à bref délai il devient un récidiviste. La transportation, au contraire, donne une solution à cette redoutable question du lendemain de l'emprisonnement. Elle permet au libéré de se créer une place par son travail dans une société naissante, avide de main d'œuvre, et qui offre à l'activité humaine un champ inépuisable à féconder. La nécessité contraint les préjugés au silence et entraîne l'oubli du passé, et la société coloniale peut mieux que tout autre s'assimiler, en les transformant, les éléments mauvais qui ont été versés dans son sein.

La question du reclassement est, on ne peut le nier, intimement liée à celle de l'amendement et si, comme nous l'avons vu, l'amendement est tout à fait exceptionnel, le reclassement ne doit pas être plus fréquent. Nous pourrions donc conclure *a priori* à l'impossibilité du reclassement. Admettons cependant que l'amendement soit la règle et voyons si la transportation peut plus qu'une autre peine faciliter le reclassement des des libérés. Nous n'hésitons pas à répondre négativement. Cet effet de la transportation ne peut évidemment se produire si l'on pratique cette peine au sein d'une société déjà organisée, dont les cadres sont presque au complet, comme l'est la société de notre colonie d'Algérie ou des Antilles. Il n'y a pas de raison pour que la situation du libéré diffère sensiblement dans une de ces colonies et dans la métropole même. Supposons alors que la transportation s'exécute dans une société en voie de formation, comme à la Nouvelle-Calédonie ou à la Guyane. Mais pour que le reclassement puisse avoir quelques chances de succès, il faut que la population libre soit assez nombreuse pour pouvoir absorber sans danger pour elle-même la partie de la population libérée vraiment digne d'intérêt. Or est-ce là le cas pour nos colonies pénales, notamment pour la Nouvelle-Calédonie? Evidemment non. L'élément libre se trouve en minorité vis-à-vis de l'élément pénal. Chaque année les portes du bagne s'ouvrent pour déverser dans l'île environ 500 libérés. Comment veut-on que, dans de pareilles conditions, la

population honnête n'éprouve pas un sentiment de vive répulsion vis-à-vis de cet afflux criminel, qui menace de la submerger et qui constitue pour elle un danger tous les jours plus grand. Le reclassement nous paraîtrait beaucoup plus aisé *a priori* dans la métropole même, où le nombre des libérés, quoique malheureusement assez considérable, est encore infime par rapport au chiffre total de la population, et où, par conséquent, leur réadmission dans la société qui les avait temporairement retranchés de son sein, peut se faire sans grand dommage. A la Nouvelle-Calédonie, au contraire, les quelques milliers de colons libres établis dans l'île auront toujours une propension bien naturelle à exclure de leur commerce les libérés du bagne. Il est vrai que la colonie demande et attend encore de nouveaux colons. Il ne faut cependant pas se faire illusion et croire que la Nouvelle-Calédonie puisse recevoir une population libre considérable, en calculant, comme pour la France, à tant d'habitants par hectare. En supposant que l'île arrive à posséder 80 à 100.000 colons libres, ce qui est le maximum, le chiffre de sa population honnête ne sera jamais assez élevé pour permettre l'élimination par l'absorption de l'élément pénal libéré. De plus atteindra t-on jamais les chiffres que nous venons de citer, si l'on continue à affecter à la transportation notre colonie australe ? Certainement non, car la présence dans l'île de milliers de libérés sera toujours un obstacle insurmontable au développement de l'immigration européenne. Des gouverneurs actifs, comme M. Feillet, pourront bien déterminer quelques familles à venir s'établir en Nouvelle-Calédonie, mais nous craignons fort que bientôt ce mouvement ne s'arrête net, et que l'on ait à en constater un en sens contraire, si l'on s'obstine à donner aux colons libres pour voisins des concessionnaires en cours de peine ou des libérés par centaines et par milliers.

Si l'on consulte les faits, on constate que le reclassement des transportés n'a pas réussi à la Nouvelle-Calédonie plus que leur amendement. Sans doute, pour l'un comme pour l'autre, on peut citer quelques cas exceptionnels. Un certain nombre de libérés ont réussi à se faire des situations honorables et lucratives, et par la force des choses sont arrivés à nouer des relations d'affaires avec l'élément libre. Mais, même entre ceux-là et les

colons, il existe une ligne de démarcation bien tranchée et la réhabilitation ne parvient même pas à l'effacer (1). A plus forte raison, en est-il ainsi pour les libérés de condition inférieure qui n'ont de relations avec les colons qu'en raison des achats de vivres ou de vêtements qu'ils leur font ou des services qu'ils leur louent. Ce n'est pas l'usage de rendre le salut aux libérés (2) : voilà une des preuves les plus décisives du mépris qui continue à peser sur eux et de l'impossibilité de leur reclassement dans une société aussi restreinte que celle de nos colonies pénales. On aura beau dire et beau faire, ce n'est pas au milieu d'une population qui les aura vus courbés sous la chaîne, que les libérés pourront plus facilement faire oublier leur origine et surtout l'oublier eux-mêmes. Ce n'est pas sur le lieu même de l'expiation, en vue de l'établissement maudit où il n'était hier qu'un numéro, dans des localités où il est exposé à rencontrer à chaque instant d'anciens camarades soit en cours de peine, soit libérés, qui lui rappelleront son infamie, que l'ancien bagnard pourra se régénérer et reconquérir sa place dans la société. Le reclassement, s'il est possible, ne pourra guère se produire que grâce à un abaissement du niveau moral de la population libre. L'expérience a montré en effet, que là où les colons avaient exceptionnellement consenti à admettre les libérés parmi eux, l'influence néfaste de ces derniers s'était promptement fait sentir chez ceux qui les accueillaient.

Un dernier obstacle provient enfin de la difficulté avec laquelle les libérés peuvent trouver de l'occupation dans la colonie. Il est d'abord certains colons qui, par principe, se gênent plutôt que d'entrer en contact avec l'élément libéré et de l'employer chez eux. D'autres, et c'est le plus grand nombre, ne veulent pas de libérés parce qu'ils connaissent l'insuffisance de leur travail, leur amour du vagabondage qui les empêche de se fixer pour longtemps dans une exploitation, et qui fait qu'on ne peut compter sur eux. Les colons préfèrent les services des condamnés en cours de peine, qu'ils ont plus dans leurs mains, ou bien, et

(1) Au début on faisait un usage très circonspect de la réhabilitation. Mais depuis que la loi du 14 août 1885 a permis au tribunal supérieur de Nouméa de réhabiliter les libérés dont la conduite est bonne, il s'est produit des abus qui ont enlevé la plus grande partie de sa valeur à la réhabilitation. Aujourd'hui on tend à en faire une application de plus en plus rare.

(2) Mimande, *loc. cit.* p. 85.

c'est une pratique qui se développe tous les jours davantage, emploient des travailleurs libres que l'on fait venir des contrées tropicales, du Tonkin, de Java, ou d'autres îles océanniennes. Il est, en outre, assez peu aisé de procurer du travail à ceux dont les forces physiques ne sont pas normales, ou à ceux qui exerçaient des professions libérales. Les quelques emplois de bureau disponibles dans la colonie sont bien vite occupés. Aussi les libérés, même quand ils voudraient sérieusement travailler, ce qui est bien rare, se voient-ils repoussés par la société et retombent-ils fatalement dans une vie de rapines et de vols, ainsi qu'en témoignent malheureusement les statistiques judiciaires.

Il faut donc reconnaître franchement que le problème du reclassement des libérés n'a pas été résolu par la transportation (1). En définitive, à aucun point de vue, répression, amendement, reclassement, le but poursuivi par le législateur de 1854 n'a été atteint, et la raison en est, selon nous, non point dans la mauvaise application que l'on a fait jusqu'à présent de la loi de 1854, mais dans les vices même de la transportation.

II. — Colonisation pénale.

Le législateur de 1854, en décidant que la peine des travaux forcés s'exécuterait désormais par la transportation, n'a pas eu seulement pour but de modifier notre système de répression ; il se proposait aussi de mettre en valeur ou d'ouvrir à la colonisation les possessions lointaines qu'il affectait à l'exécution de la transportation. Ces idées de colonisation pénale lui étaient évidemment inspirées par le développement prodigieux de l'Australie, dont le peuplement avait commencé à la fin du siècle dernier, en 1788, avec les 800 convicts que le gouvernement anglais faisait débarquer à Botany Bay, sous le commandement du gouverneur Phillip. Notre législateur s'est figuré que l'Australie devait sa rapide prospérité à la présence des convicts sur son sol et il a rêvé les mêmes destinées pour nos colonies de la Guyane et de la Nouvelle-Calédonie. C'est même probablement à cette illusion que la loi de 1854 doit pour la plus grande part son origine.

(1) Cet échec de la transportation au point de vue du reclassement n'est pas spécial aux colonies pénales françaises. On l'a constaté également en Australie. Cf. Moncelon, p. 175.

Cette illusion était peut-être excusable en 1854, car à cette époque on ne connaissait guère l'histoire de la transportation anglaise, et cependant, si on avait voulu, on aurait pu avoir tous les documents nécessaires pour la bien étudier. Mais aujourd'hui on en est complètement revenu de la légende de l'Australie fondée par les convicts, et tous les esprits sérieux, en Angleterre comme en France, sont d'avis que, bien loin que les convicts aient colonisé l'Australie, ce pays n'a commencé à prospérer qu'à partir du jour où les officiers et les colons libres sont intervenus dans l'œuvre de colonisation. C'est même seulement quand le développement de l'élément libre eut imposé à la mère patrie la cessation de la transportation, que commença cette période de développement prodigieux qui a créé aux antipodes une vaste confédération d'États riches et prospères. Une des preuves les plus décisives d'ailleurs que ce n'est pas la transportation des convicts qui a fait la grandeur de l'Australie, c'est que les provinces les plus riches et les plus peuplées sont celles qui, ou bien n'ont jamais eu de convicts, ou bien ont cessé les premières d'en recevoir, tandis que les colonies aujourd'hui les moins prospères, comme la Tasmanie et l'Australie occidentale, sont celles qui ont gardé les convicts le plus longtemps (1). Mais nous ne voulons pas insister sur une démonstration qui est aujourd'hui irrévocablement faite, et nous nous bornerons à citer ces paroles d'un homme qui fut bien placé pour apprécier la colonisation pénale, ayant été administrateur à la Guyane et gouverneur de la Nouvelle-Calédonie, M. Gautier de la Richerie : « On ne saurait, disait-il, trop engager nos concitoyens à se mettre en garde contre ce préjugé si répandu : l'Australie a été fondée par des convicts. Non, le convict n'a pas fondé l'Australie, pas plus que les forçats ne fonderont la Nouvelle-Calédonie. Après des vicissitudes sans nombre, la Nouvelle Galles du Sud n'a commencé à sortir d'un régime de misères, pour marcher à une prospérité toujours croissante, qu'après l'introduction d'immigrants libres. »

Nous allons voir que cette prédiction faite, il y a longtemps déjà, par M. Gautier de la Richerie sur la colonisation pénale de

(1) Cf. de Lanessan, *L'expansion coloniale de la France*, p. 853 et *Bulletin*, 1887, p. 375; Yves Guyot, *Lettres sur la politique coloniale*, p. 90; Moncelon, p. 4; Albert Rivière, *Bulletin*, 1896, p. 391; Louis Rivière, *ibid*, 1896, p. 388.

la Nouvelle-Calédonie, ne s'est que trop exactement réalisée. Quant à la colonisation pénale à la Guyane, ce serait une amère ironie que d'en parler.

Pour étudier sous toutes ses faces cette question fort complexe de la colonisation pénale, nous rechercherons successivement : 1° quels ont été les résultats de la colonisation agricole au moyen de l'élément pénal ; 2° quel emploi on a fait de la main-d'œuvre pénale au profit de la colonisation libre. Nous étudierons en troisième lieu la question des libérés dans ses rapports avec la colonisation, et en quatrième lieu celle des relégués au même point de vue. Nous poserons enfin les conclusions qui se dégagent de notre étude.

1° *Des résultats de la colonisation agricole au moyen de l'élément pénal.*

La loi du 30 mai 1854 dispose dans son article 11, alinéa 2, que les condamnés qui se seront rendus dignes d'indulgence par leur bonne conduite, leur travail et leur repentir, pourront obtenir une concession de terrain et la faculté de la cultiver pour leur propre compte. Cette concession ne peut toutefois devenir définitive qu'après la libération du condamné. En le décidant ainsi, la loi de 1854 se proposait un double but : développer chez les condamnés le sentiment de la propriété et par là même le goût du travail, qui est un des meilleurs moyens d'amener leur régénération morale, et en même temps ouvrir à la colonisation des terrains incultes.

Cette disposition de la loi de 1854 peut *a priori* soulever des critiques très sérieuses. Certains esprits ont estimé, et avec raison selon nous, que la mise en concession des condamnés en cours de peine est immorale et dangereuse. Les travaux forcés, en effet, sont une peine, et la plus rigoureuse de toutes, et il semble naturel qu'il soit nécessaire de l'avoir d'abord subie pour avoir droit à une récompense, que l'on n'accorde pas même à tous les colons libres qui la sollicitent, quelque dignes qu'ils en paraissent. C'est seulement après l'expiation et l'acquittement de sa dette par un labeur d'une durée proportionnée à la grandeur de son crime, que le condamné peut recevoir de la société les moyens de se refaire une existence honorable.

Mais tant que le crime n'est pas expié, ou que le condamné n'a point mérité par des efforts exceptionnels et un repentir bien avéré d'être gracié avant l'expiration de sa peine, sa place est au bagne et non dans une concession, où il jouira d'un sort que lui envieraient bien des travailleurs honnêtes. Lui accorder une concession quand il est encore en cours de peine, et qu'il n'a point réellement mérité sa grâce, simplement pour le motif que, pendant quelques années, il a fait preuve de soumission, c'est favoriser des calculs comme ceux dont on n'a vu que trop d'exemples, de criminels ne faisant montre de bonne conduite que pour se soustraire à la discipline du bagne et jouir de la liberté des concessionnaires. Plus d'une fois l'administration pénitentiaire a amèrement regretté d'avoir placé comme colons des criminels qui étaient demeurés de véritables monstres et qui, après leur mise en concession, ont commis des forfaits abominables, comme ce Devillepoix dont les tristes exploits terrifiaient la Nouvelle-Calédonie en 1884 (1).

Si on accorde une concession aux condamnés qui sont en cours de peine, on ne saurait, sans exposer les colons libres à d'assez grands dangers, établir les concessionnaires sur n'importe quel point de la colonie, au milieu de la population libre. Pour sauvegarder les justes intérêts de celle-ci, l'administration en est alors réduite à créer des centres agricoles où sont réunis en groupes plus ou moins nombreux les transportés concessionnaires. Mais tous ceux qui ont visité ces centres pénitentiaires (nous ne parlons pas des inspecteurs officiels), ont constaté que la démoralisation y est plus grande qu'au bagne même, et que nombre d'individus disposés à un retour vers le bien s'y perdent définitivement. Cela n'a rien d'étonnant étant donnés la liberté beaucoup plus grande dont on y jouit, le contact fréquent et inévitable qui s'établit entre individus dont, pour la plupart, comme nous l'avons dit, l'amendement n'est qu'apparent. Celui qui veut résister aux mauvaises influences qui l'entourent de tous côtés est livré sans défense aux menaces et aux vexations de toutes sortes, et presque fatalement, pour s'y soustraire, il se résigne à suivre les pernicieux exemples des autres. Le système des concessions agricoles présente un autre inconvénient. C'est qu'il n'est pas applicable à tous les condamnés. Bien peu nom-

(1) V. Moncelon, *loc. cit.*, p. 15.

breux, en effet, parmi les transportés, sont ceux qui peuvent joindre aux aptitudes physiques professionnelles l'énergie et l'intelligence nécessaires pour exploiter avec succès un domaine agricole, quelque restreint qu'il soit. Les transportés viennent pour la plupart de nos grandes villes, et ils n'ont ni aptitude, ni goût pour les travaux agricoles, et même parmi les condamnés d'origine rurale, tous ne sont point capables de former des colons. Il faut donc, si l'on ne veut aboutir à de piteux échecs dont les transportés seraient les premières victimes, faire un choix parmi ceux qui seraient également bien notés et jugés dignes d'obtenir une concession rurale. L'inégalité est un vice inhérent au système de la concession, comme du reste à celui de la transportation en général.

Il est vrai que, pour éluder l'objection et rétablir l'égalité, une décision ministérielle du 16 janvier 1882 a institué des concessions urbaines à côté des concessions rurales, et en Nouvelle-Calédonie il a été accordées 320 des premières jusqu'en 1893. Mais cette décision méconnaît complètement, selon nous le texte et l'esprit de la loi de 1854. C'est en effet parce que la transportation pouvait être utile à la colonisation, à l'exploitation des richesses agricoles de nos colonies, que les rédacteurs de la loi nouvelle l'ont substituée aux anciens bagnes. Les travaux qui ont préparé laloi de 1854, comme les discussions qui l'ont éclairée, montrent clairement que le législateur n'entendait parler que de concessions agricoles. C'est d'ailleurs ce que suppose expressément l'article 11 de la loi, lorsqu'il parle d'une concession de *terrain cultivé par le condamné*. Le système des concessions urbaines qui, à nos yeux, constitue une illégalité, est d'autre part, ainsi que l'a très bien montré M. Pierret, une immoralité et en même temps un danger : « Une immoralité, car la plupart du temps, c'est avec un argent illégitimement acquis, avec le produit même de son crime, que le condamné arrive à monter son commerce. C'est avec des ressources acquises au prix du déshonneur qu'il arrive à se constituer une *honnête* aisance, parfois, cela s'est déjà vu, une fortune... Le forçat commerçant est de plus un danger. C'est chez lui que les transportés du bagne vont porter leurs salaires en dépôt ; c'est lui qui très habilement traite les conditions des évasions moyennant commission. Il a pour clients les surveillants, voire même certains fonction-

naires subalternes de l'administration pénitentiaire ; il est plein de prévenances pour eux ; il s'offre à faire crédit à ceux dont la situation est embarrassée, et même à leur prêter de l'argent. On hésite bien un peu, mais il insiste tellement qu'on finit par accepter... pour ne pas faire de peine à un homme si obligeant. Il a su gagner la confiance de tous, s'insinuer, par sa bonne grâce, dans les bureaux les plus inaccessibles. On finit par oublier qu'il est un forçat... (1). » Il faut lire dans l'auteur que nous venons de citer, et qui est un magistrat sérieux, les deux pages qu'il consacre à la peinture du forçat commerçant par les bienfaits de l'administration, et on est amené à conclure avec lui que la suppression des concessions urbaines s'impose, et que si la réhabilitation du condamné par le travail peut être espérée, on ne doit la chercher que dans le travail agricole et non dans des occupations qui lui fournissent tant d'occasions d'appliquer les talents qui l'ont conduit au bagne (2).

Si les termes de l'article 11 de la loi de 1854 autorisent formellement l'obtention des concessions par des condamnés en cours de peine, les travaux préparatoires de la loi témoignent cependant de la manière la plus claire que, dans la pensée du législateur, l'intérêt de la colonisation ne passe qu'au second plan et que la concession est une faveur destinée principalement au transporté qui a subi sa peine, au libéré. Cela résulte notamment de ce passage du rapport de la commission chargée d'examiner le projet : « La nouvelle loi, y est-il dit, n'est pas non plus dépourvue de tout avantage au point de vue colonisateur. Ce n'est là, suivant nous, que son rôle accessoire ; il ne doit jamais faire fléchir la sévérité de la discipline, ni diminuer l'exemplarité de la peine, mais il mérite pourtant d'être pris en considération. C'est une erreur de croire que, dans l'exécution de la loi, il y ait antagonisme entre l'intérêt pénal et l'intérêt colonisateur ; si ces deux intérêts ne coexistent pas d'une manière complète, ils se succèdent avec avantage. Le *libéré* est un colon d'autant plus

(1) *Loc. cit*, p. 88. — C'est ainsi qu'un nommé F..., ancien caissier, condamné pour détournements et concessionnaire en cours de peine à Bourail, fort intelligent du reste, avait fini par avoir équipage et eut même un jour l'honneur de promener dans sa voiture un directeur de la pénitentiaire, comme un gentleman farmer qui reçoit un ami.

(2) Le décret du 18 janvier 1895, qui réglemente sur de nouvelles bases le régime des concessions accordées aux transportés, vise principalement les concessions de terrains, mais maintient dans son article 9 les concessions urbaines.

utile qu'il a mieux expié sa peine et acquité le châtiment... Le projet n'a pas commis la faute de subordonner l'élément pénal à l'élément colonisateur ; la peine d'abord, la colonisation ensuite, sur le second plan seulement ; telle est la pensée manifeste de la loi ; telle est aussi la conviction très énergique de votre commission. »

Il importait de citer tout ce passage afin de mieux voir comment pendant longtemps l'administration pénitentiaire a méconnu l'esprit de la loi de 1854, en faisant prédominer l'élément colonisateur sur l'élément pénal, de manière à énerver entièrement la répression, et sans arriver, d'autre part, à aucun résultat appréciable dans la colonisation. Cette tendance est d'ailleurs toute naturelle de la part d'une administration qui cherche à se donner le plus d'importance possible. M. Moncelon, délégué de la Calédonie au Conseil supérieur des colonies, disait déjà en 1886: « L'administration pénitentiaire de la Nouvelle-Calédonie, bornée à l'île Nou, par exemple, ne coûterait plus à l'État que trois ou quatre millions par an, au lieu de dix ou douze qu'elle absorbe actuellement ; elle perdrait du coup la moitié de son importance et les trois quarts du personnel qui compose son armée. Elle n'aurait plus de places à distribuer, elle ne pourrait plus exploiter ces domaines qui la placent au rang des gros propriétaires du monde, qui ruinent l'État, c'est vrai, mais qui procurent à ses divers membres tant de petites jouissances... Elle ne pourrait plus enfin prendre la parole dicter ses conditions aux assemblées locales et conduire la colonie en lisière (1). »

En admettant même qu'il y ait une certaine exagération dans ces paroles, il n'en est pas moins certain que l'extension donnée à la colonisation pénale par l'administration pénitentiaire est due à des considérations d'ordre souvent inférieur. On ne peut attendre que des mesures fâcheuses de la part d'une administration dont la principale préoccupation n'est souvent que de se rendre indispensable, de se créer une situation aussi indépendante que possible, non seulement vis-à-vis du pouvoir parlementaire et du gouvernement métropolitain, mais encore vis-à-vis des autorités locales et du gouverneur. Le dualisme qui existe notamment entre l'administration et le gouverneur ne peut produire que de funestes résultats. Afin d'assurer l'unité

(1) *Loc. cit.* p. 32.

de vues nécessaire pour mener à bien une œuvre aussi importante que celle de la colonisation pénale, il faudrait, si l'on persiste à pratiquer cette dernière, mettre les directeurs pénitentiaires aux colonies sous les ordres directs et dans la dépendance absolue du gouverneur. Espérons qu'il se trouvera un jour un ministre assez énergique pour prendre une pareille décision, et pour confier en même temps l'administration centrale à un homme qui ne soit pas inféodé aux anciennes idées. Ce sera le seul moyen d'éviter des conflits regrettables entre un gouverneur soucieux, comme c'est son devoir, de l'intérêt général de la colonie, y compris l'intérêt de la colonisation libre, et une administration hostile par principe à l'élément libre qui la gêne, qui peut la contrôler et dont le succès serait sa condamnation la plus éclatante (1). Ce sera également le moyen d'empêcher que l'administration se moque agréablement du ministre lui-même, comme elle l'a fait depuis 1895. Au moment, en effet, où le ministre venait d'affirmer à la tribune que la transportation à la Nouvelle-Calédonie allait cesser, l'administration pénitentiaire n'hésitait pas à engager pour l'embellissement de ses bureaux et l'installation de sa flottille, des dépenses de luxe absolument injustifiées, montrant ainsi qu'elle ne se considérait nullement comme engagée par la parole d'un ministre et qu'elle entendait s'éterniser dans son fief calédonien.

On pourrait encore excuser, dans une certaine mesure, l'administration pénitentiaire et ses prétentions à l'omnipotence, si ses chefs étaient à la hauteur de leurs fonctions. Dans la métropole, sans doute, cette administration compte dans ses rangs des hommes éminents et d'un mérite incontestable : ce sont eux

(1) Un fait, affirmé par l'honorable M. Philippon, dans la séance du conseil général de la Nouvelle-Calédonie du 10 mars 1891, montre bien l'esprit qui anime l'administration vis-à-vis des colons libres. Un de ces derniers, qui demandait à M. de la Loyère, directeur de la pénitentiaire, un lot situé sur le territoire pénitentiaire, reçut cette réponse presque incroyable : « Prenez un numéro, et alors nous verrons. » Aussi ce même directeur, quand il écrit sous le nom de Paul Mimande, dit-il : « La colonisation libre est à peu près nulle et son extension est vraisemblablement impossible. Est-ce à dire que nous soyons, là-bas, voués à l'impuissance et qu'il faille faire son deuil de voir prospérer un jour la Nouvelle-Calédonie ? Non pas. Le remède au contraire est des plus simples. Ce remède, c'est le bagne seul qui peut le fournir. » (*Revue des Deux-Mondes*, 1893, t. 3, p. 425). C'est ce même écrivain, qui dans son intéressante *Criminopolis* (p. 92) déclare que l'administration pénitentiaire n'est arrivée à de sérieux résultats en matière de colonisation, que lorsqu'elle a eu l'énergie de mettre sur sa porte : « Le public n'entre pas ici. »

qui, au ministère, préparent les instructions destinées à être appliquées dans les colonies pénales. On peut seulement leur reprocher d'envisager les questions au point de vue théorique et de se décider principalement d'après les rapports des inspecteurs. Ceux-ci, nous n'en doutons pas, sont de bonne foi ; mais il est bien difficile qu'à 5.000 lieues de distance, dans une colonie où il ne passe que trois mois, un inspecteur puisse voir autre chose que ce que l'autorité locale, qui le reçoit et qui l'héberge, a décidé de lui montrer. Malgré son zèle et sa perspicacité, il n'ira guère que là où on le mènera, et l'autorité locale intéressée saura toujours lui masquer les côtés défavorables. Aussi voit-on M. l'inspecteur Leclos, dans son rapport de 1884, attribuer à la Nouvelle-Calédonie une population agricole libre de 150 colons seulement, alors qu'il y en avait dix fois plus (1). Il vaudrait mieux, au lieu de se fier aveuglement aux rapports des inspecteurs, écouter davantage les observations des représentants de la colonie, des colons qui reviennent en France, ou même des touristes sérieux, comme M. Verschuur.

Quant à l'administration pénitentiaire locale, qui est chargée de procéder à l'application des lois et règlements, qui est en contact avec les condamnés, et qui, par la force des choses, et en raison surtout de l'éloignement des colonies pénales, jouit d'une assez grande initiative, elle a été souvent au-dessous de sa tâche. Elle ne devrait comprendre que des hommes spéciaux et bien pénétrés des principes de la science pénitentiaire. Or maintes fois les plus hautes situations dans le personnel civil ont été confiées à des hommes qui n'étaient nullement préparés, par leur état antérieur, aux fonctions si délicates qu'ils allaient exercer. On a vu des nominations véritablement scandaleuses et inexplicables (2). Si le choix du nouveau directeur de la pénitentiaire à Nouméa, pris dans la carrière, paraît excellent, ce n'est là qu'une des rares exceptions qu'on est heureux de signaler. Quand au personnel subalterne, recruté souvent au hasard, il laisse encore plus à désirer. A l'exception d'une petite élite, destinée à occuper

(1) Moncelon, *loc. cit.* p. 28.

(2) Un auteur bien placé pour donner un avis compétent, car il a été longtemps le chef de cabinet du ministre chargé des colonies, avoue que le personnel en question « ne serait point en grande partie à la hauteur de sa mission et ignorerait les principes les plus élémentaires de la science pénitentiaire. » L. Vignon, *Les colonies françaises.* Cf. Pierret, *loc. cit*, p. 82.

plus tard les grades supérieurs. la plupart des surveillants n'ont point la tenue irréprochable que la nature des fonctions qu'ils exercent devrait leur imposer ; ils ne jouissent sur les condamnés d'aucune autorité morale. On les accuse même trop fréquemment de se laisser corrompre par les bagnards à la garde desquels ils sont commis, sinon pour faciliter leur évasion, du moins pour favoriser leur paresse et faire des *travaux forcés* une insignifiante corvée (1). Aussi n'y a-t-il pas lieu de s'étonner de l'insignifiance des travaux exécutés par les condamnés dans ces conditions (2). En définitive, il n'est point surprenant que, confiée à un pareil personnel, l'œuvre pénitentiaire coloniale ait eu à enregistrer tant de mécomptes. Toutefois, ainsi que nous avons essayé de le démontrer précédemment, l'échec de la transportation tient moins à l'inexpérience des hommes chargés de l'appliquer qu'au vice même du système.

Sans nous attarder davantage sur les critiques que l'on pourrait formuler contre l'administration pénitentiaire coloniale, revenons à la question qui nous occupe, celle de la colonisation pénale. Ce mode de colonisation, ainsi que l'affirment plusieurs documents officiels (3), est le seul que puisse comporter utilement la Nouvelle-Calédonie. Sous l'empire de ces idées, qui émanaient visiblement de l'administration et qu'elle avait su faire partager en haut lieu, on résolut de mettre en concession le plus grand nombre possible de condamnés et, par une conséquence nécessaire, l'administration chercha à donner à son domaine la plus grande étendue possible. Les documents abondent par lesquels les différents ministres ont, de 1882 à 1888 surtout, poussé l'administration pénitentiaire à mettre en concession les condamnés en cours de peine (4). Ainsi encouragée dans une méthode qu'elle avait elle-même préconisée, l'administra-

(1) Plusieurs nous ont affirmé qu'en Nouvelle-Calédonie un forçat, qui a de l'argent personnel, s'arrange souvent pour le faire venir par l'intermédiaire de son surveillant. Mais celui-ci perçoit sa commission, le quart, la moitié, quelquefois tout, disant au condamné : « Si tu réclames, je te brûlerai la cervelle sous le prétexte que tu m'as attaqué et que je t'ai tué en légitime défense. » Si le condamné accepte, il est bien noté, a de l'avancement de classe... et parfois la femme de son protecteur

(2) Cf. Pierret, *loc. cit.* p. 83.

(3) Rapport de M. l'inspecteur Leclos, en 1884, et dépêche ministérielle du 13 juin 1885, contenant les observations suggérées par la lecture du rapport. Cf. les conclusions précitées de M. de la Loyère (Paul Mimande).

(4) V. notamment les notices sur la transportation de 1884 et de 1885. Cf. Moncelon, *loc. cit.*, p. 12 et suiv.

tion multiplia les concessionnaires du bagne, fit même, dans ce but, passer en l'espace de quelques mois des condamnés de la dernière à la première classe, et on arriva à établir comme colons des monstres qui étaient la honte de l'humanité, et qui répondaient par de nouveaux forfaits à la bienveillance dont ils étaient l'objet : tel ce Devillepoix dont nous avons déjà parlé (1).

Toutes les forces vives de la puissante administration pénitentiaire furent appliquées à l'œuvre de colonisation pénale et rien ne fut épargné pour sa réussite. Les concessionnaires du bagne étaient véritablement accablés de faveurs. Ainsi on leur donnait une concession de terres arables devenant définitive à la libération, la ration de vivres pendant trente mois, un lot d'outils aratoires, le droit de se choisir une épouse au couvent de Bourail, la ration de vivres pour la femme, un trousseau de ménage et un secours pécuniaire de 150 francs, le droit au traitement gratuit à l'hôpital pour l'homme et pour sa famille pendant trente mois et une indemnité de 100 à 300 francs pou la construction de la case d'habitation. Une dépêche ministérielle du 28 septembre 1882 autorisait même le concessionnaire en cours de peine à se faire aider dans son exploitation par des personnes étrangères à sa famille, sans que le nombre des ouvriers fût déterminé. Lorsque enfin le condamné avait en France sa famille, on faisait venir celle-ci, en lui payant tous les frais de voyage, y compris le chemin de fer jusqu'à Marseille, et l'on donnait même une indemnité de 50 francs à chaque adulte et de 25 francs à chaque enfant, alors qu'au colon libre qui s'embarquait sur le même bateau, on accordait uniquement le passage de Marseille à Nouméa, sans aucun secours de route, et sans même le prévenir qu'il pouvait obtenir une réduction du prix des billets de chemin de fer (2). A son arrivée dans la

(1) Dans son programme, qui n'était qu'une utopie, M. Pallu de la Barrière, gouverneur de la Calédonie, proposait la mise en concession, entre 1883 et 1890, de 13.000 condamnés, avec l'introduction de 6.000 femmes venant des prisons de France, et c'est pour satisfaire aux nécessités de ce système qu'un décret de 1884, qui pèse encore en partie sur la Calédonie. constituait un domaine pénitentiaire de 110 000 hectares, Il est regrettable, à un point de vue, que ce plan n'ait pas été essayé sur une grande échelle. Nous y aurions probablement sacrifié une de nos plus belles colonies, mais l'épreuve eût été décisive, et il y a longtemps, croyons-nons, que la loi de 1854 aurait été abrogée.

(2) Les choses se passaient encore ainsi en 1893. Elles se sont heureusement modifiées depuis.

colonie, la famille du transporté trouvait toute facilité pour s'installer et recevait également sa ration de vivres pour de longs mois.

Ainsi outillé, entouré de sa famille, le concessionnaire pouvait se livrer sans crainte à l'exploitation de son domaine, sûr d'écouler ses produits, s'il en récoltait, car l'administration bienveillante se chargeait de les lui acheter ; il était également assuré du lendemain en cas de désastre, et la même administration lui venait en aide, lorsque ses plantations étaient ravagées par un cyclone ou une inondation, ou brûlées par la sécheresse. Il avait enfin, en cas de ruine complète, une dernière ressource, celle de redevenir pensionnaire de l'État. Contraste pénible à constater avec la situation du colon libre, obligé de ne compter que sur lui-même, n'ayant à espérer aucun secours de la colonie ou de l'État et exposé à voir sa récolte inutilisée, faute de moyens de transport ou faute d'acheteurs (1).

L'expérience de colonisation pénale était donc tentée dans les circonstances les plus favorables. De nombreux centres agricoles furent établis dans les meilleures conditions, sur des terres choisies parmi les plus fertiles de la colonie, à Bourail, Fonwhari, Pouembout, La Foa, Farino, etc. En définitive, de 1870 à 1893, on est arrivé à constituer environ 600 concessions rurales à peu près sérieuses. Mais aussi, au prix de quels sacrifices ! En effet, pour arriver à constituer ces 600 concessions, il en a été accordé près de 1.800 (2) ; de sorte qu'il faut compter une proportion de trois concessionnaires par concession rurale (3). Or, dans ces conditions, en calculant tout ce que l'administration a dû débourser à chaque changement de titulaire en ces frais d'installation que nous avons précédemment énumérés, on peut, sans exagération, évaluer à 5.000 francs au moins le prix auquel est revenue à l'Etat chaque concession définitive (4). Et encore,

(1) Ainsi qu'on le remarquait au congrès colonial de Paris en 1889 (t. I, p. 104), il est résulté de cette situation que des colons libres en ont été réduits à aller travailler chez des condamnés.

(2) Pour les concessions urbaines, pendant la même période, il en a été accordé plus de 300, et en 1894 il n'en subsistait que la moitié.

(3) M. Feillet ayant fait dresser un état nominatif des cent premiers concessionnaires installés à Bourail vers 1871, il s'est trouvé que, vingt-cinq ans après, 19 seulement des concessions n'avaient pas changé de titulaire ou étaient restées dans les mains de la famille du titulaire primitif *Bulletin*, 1897, p. 65).

(4) C'est le chiffre admis par M. Feillet (*Bulletin*, 1897, p. 651). M. Pardon (*ibid*, p. 678) a contesté ce chiffre. Mais il ne tient pas compte des changements fréquents de titulaires.

ainsi que l'observe M. Feillet (1), faudrait-il, pour savoir ce qu'a coûté exactement la colonisation pénale, ajouter à ces chiffres les frais occasionnés par la création et l'entretien des établissements agricoles qui devaient servir de complément à cette colonisation : telle est l'usine de Bourail créée pour convertir en sucre les cannes plantées par les concessionnaires et qui a laissé une perte de plus de trois millions.

Pour une dépense aussi considérable, l'État n'a donc obtenu que 600 concessions rurales, et encore le plus grand nombre de celles-ci ne sont-elles que des établissements éphémères. La plupart des concessionnaires, en effet, peu soucieux de peiner deux ou trois ans avant d'obtenir un résultat rémunérateur, n'ont point voulu planter du café et se sont contentés de cultiver le maïs, les haricots ou la canne à sucre, produits pour lesquels ils ont un débouché assuré et avantageux dans l'administration pénitentiaire elle-même. D'autres, comme à Bourail ou à Pouembout, tirent le plus fort de leurs revenus de certaines industries accessoires, comme des charrois qu'ils font pour le compte des usines, situées dans le voisinage. Ils sont, par conséquent, à la merci de ces usines, dont la disparition ou un changement dans le mode d'exploitation (la création, par exemple, d'un chemin de fer allant jusqu'à la mer) peut les ruiner du jour au lendemain ou du moins occasionner une crise très grave. Sans doute, quelques concessionnaires ont fait preuve d'énergie et d'initiative. Ils ne se sont pas contentés des cultures annuelles, ou bien ont réussi à installer des industries sérieuses, comme la fabrication du tapioca, celle des cuirs. Mais ce sont de très rares exceptions, que l'administration s'empresse de signaler à ceux qui visitent superficiellement les centres agricoles, exceptions d'après lesquelles on ne saurait évidemment juger des résultats de la colonisation pénale individuelle. La vérité est que celle-ci, considérée dans son ensemble, ne fait que végéter depuis vingt-cinq ans qu'on l'a essayée, et même seulement grâce à l'appui direct ou indirect de l'administration. Si cette assistance, ruineuse pour l'État, lui avait fait défaut, il y a longtemps que l'on aurait eu à constater un lamentable effondrement du système, et les concessionnaires seraient devenus presque tous des rationnaires du pénitencier (2).

(1) *Bulletin*, 1897, p. 651.

(2) C'est ce dont sont obligés de convenir les rapports officiels. Ainsi un rap-

Cet échec de la colonisation pénale individuelle s'explique facilement par ce motif, précédemment signalé, que la plupart des concessionnaires n'ont point les aptitudes nécessaires pour faire un colon. Les condamnés en cours de peine ne demandent pas mieux que d'entrer en concession, parce qu'ils peuvent ainsi devenir à peu près leurs maîtres au lieu de demeurer astreints aux règlements du bagne. Mais ils ne considèrent leur concession que comme un moyen d'échapper à ces règlements ; ils ne s'y attachent pas et ne s'y livrent, en conséquence, qu'à une culture en quelque sorte au jour le jour (1). Aussi, quand sonne l'heure de la libération, à l'époque même où ils ont la faculté de devenir propriétaires définitifs du sol, s'empressent-ils d'abandonner leur concession et de retourner à la vie vagabonde qui fait leurs délices (2). On ne peut donc pas dire, comme le prétend l'administration pénitentiaire pour justifier la mise en concession en cours de peine, que cette mesure serve à dresser le futur colon libre au travail de la terre, à le plier à ce labeur pendant qu'on a encore autorité sur lui, de sorte qu'à sa libération il soit en mesure de se subvenir à lui-même. Les faits opposent un démenti formel à ce raisonnement. Ceux-là seulement, parmi les concessionnaires, qui ont une famille à nourrir restent sur leur lot une fois libérés, quelques-uns par goût, les trois quarts par nécessité.

En définitive, le système des concessions, soumis à la pierre de touche de l'expérience, n'a donné que des résultats pitoyables tout en occasionnant à l'État de très fortes dépenses. On a fini par le comprendre en haut lieu, et les décrets du 4 septembre 1891 et du 18 janvier 1895 sont venus limiter singulièrement la faculté pour l'administration d'accorder des concessions en cours de peine. Le dernier de ces décrets notamment, en établissant sur de nouvelles bases le régime des concessions rurales, a réalisé des améliorations incontestables. Comme le

port cité par M. de Lanessan (*l'Expansion coloniale*, p. 662) avoue que les concessionnaires du centre de Fonwhari constituent la plus grande partie des rationnaires du pénitencier. Il ajoute : « Les résultats obtenus ne correspondent pas aux sacrifices faits par l'administration. Peu réussissent. »

(1) M. Verschuur, dans ses voyages à la Guyane comme en Nouvelle-Calédonie, a constaté l'aspect misérable et désolé de la plupart des concessions ; elles font, dit-il, pitié à voir. Cf. *Bulletin*, 1894, p. 920.

(2) Le même fait se produit en Guyane, de l'aveu même de M. Léveillé qui, dans les environs de Saint-Laurent, a constaté la présence de nombreux lots abandonnés par leurs titulaires pour courir les aventures. *Bulletin*, 1896, p. 368.

dit le rapport joint au décret, « il est permis de supposer que, dans les nouvelles conditions, le choix de l'administration trouvera à s'exercer plus judicieusement et que les condamnés placés en concession s'appliqueront par leur tenue et leur labeur, à conserver la situation privilégiée qui leur aura été faite. » Mais, ainsi qu'on l'a judicieusement observé, le décret de 1895 est la condamnation implicite du système de colonisation pénale, car si on l'applique rigoureusement, il ne pourra y avoir, dans les conditions nouvelles qu'il établit, qu'un nombre insignifiant de concessions par an, trente à quarante au maximum, de telle sorte qu'il ne sera plus possible de parler sérieusement de colonisation pénale (1).

Au surplus, on peut trouver bien douce encore la situation que fait le décret de 1895 aux transportés appelés à bénéficier d'une concession, et qui peuvent être des condamnés en cours de peine. La rente qu'on leur impose est insignifiante et, par contre, la concession ne comprend que des terres défrichées; elle est pourvue d'une maison, et on accorde aux concessionnaire un lot d'outils aratoires, d'effets de couchage et d'habillement ainsi qu'une ration de vivres pour une durée de six mois. La condition du concessionnaire pris dans le bagne se trouve ainsi, à certains égards, plus favorable que celle du colon libre, et l'on peut dire que pour lui véritablement la peine des travaux forcés a pris fin, alors que cependant elle devrait toujours s'exécuter jusqu'à la libération : il y a là une violation de la loi. Comme nous l'avons déjà dit, nous comprenons autrement la concession : nous la considérons comme une récompense suprême accordée, après l'exécution de la peine, au condamné régénéré et qui a payé sa dette à la société. Nous voudrions d'ailleurs qu'elle fût donnée au condamné dans un lieu éloigné de celui où s'est accomplie l'expiation, dans une autre colonie, afin d'éviter le voisinage des anciens compagnons du bagne et le danger d'une rechute.

Pour justifier l'octroi d'une concession à un condamné en cours de peine, M. Léveillé, qui est un des auteurs principaux des nouveaux décrets de 1891 et de 1895, dit que « donner la concession à un homme en cours de peine, c'est prendre vis-à-vis de lui une précaution excellente, une précaution qui lui profite à lui-même. L'administration, en effet, est encore armée

(1) *Bulletin*, 1897, p. 9.

vis-à-vis de l'homme en cours de peine ; elle le surveille, elle le tient. Il exécute les premiers travaux qui sont pénibles, mais il a le sentiment qu'il est obligé de les faire, sous peine de réintégration au pénitencier. Si l'administration attend sa libération pour le mettre en possession d'une terre, il est à craindre qu'à sa sortie du bagne il use surtout de la liberté qu'il vient de recevoir pour flâner à son aise et travailler le moins possible (1). » Mais il est facile de répondre à ce raisonnement que, même dans les conditions du décret de 1895, le concessionnaire est loin d'exécuter les premiers et les plus pénibles travaux, puisqu'il reçoit les terres toutes défrichées, avec une maison construite par l'administration. Nous avons vu, d'autre part, que nombre de condamnés, qui ont obtenu une concession en cours de peine, n'attendent que l'heure de la libération pour reprendre la vie errante et hasardeuse qui fait leurs délices, et que la majorité de ceux qui restent sur leurs terrains les cultivent tout juste pour ne pas mourir de faim. Il n'y a pas, selon nous, de raison sérieuse pour justifier les concessions en cours de peine.

Si la colonisation pénale par le système des concessions a presque complètement échoué, l'œuvre de colonisation tentée directement par l'administration pénitentiaire n'a pas mieux réussi. Le système des fermes pénitentiaires a été définitivement condamné par l'expérience. Il y a longtemps déjà que l'on reconnaissait officiellement que ces fermes constituaient « des entreprises ruineuses et inutiles (2). » Ainsi l'usine de Bourail a laissé une perte totale de trois millions et demi. De même, la ferme de Koé a liquidé avec une perte de plus de 250 000 francs en dix ans. D'autres fermes ont été également supprimées parce que les produits réalisés étaient infiniment au-dessous des sacrifices faits pour la culture (3).

(1) *Bulletin*, 1896, p. 390.

(2) V. M. de Lanessan, soit dans ses remarquables rapports à la Chambre sur le service pénitentiaire, soit dans son livre sur l'*Expansion coloniale*, p. 661 et s.

(3). Les ateliers organisés par l'administration à l'île Nou et à la presqu'île Ducos, et dans lesquels elle voulait faire fabriquer par les transportés tout ce dont ils ont besoin, n'ont pas, au point de vue économique, donné de meilleurs résultats. On n'y faisait rien, et l'on n'y produisait qu'un travail minime avec une dépense considérable. Dans son discours à la Chambre, à la séance du 27 juin 1889 (*Journal officiel*, p. 1611), M. de Lanessan dit qu'un très haut fonctionnaire de la Nouvelle-Calédonie, visitant en 1888 les ateliers de la presqu'île Ducos, y avait trouvé un condamné occupé à chercher le mouvement perpétuel et qu'on avait déjà dépensé une douzaine de cents francs pour cette opération.

L'échec de ces tentatives se comprend aisément. Il s'agit d'abord d'une exploitation d'État. Or les meilleurs économistes sont d'accord pour proclamer l'impuissance de l'État à se faire producteur ou industriel, sauf les cas de monopole absolu ou de vente toujours assurée. C'est ce que faisait remarquer précisément, à propos des fermes agricoles, un des gouverneurs de la Nouvelle-Calédonie, M. Pallu de la Barrière, dans une lettre du 28 novembre 1882 au directeur de l'administration pénitentiaire. « Il n'est pas bon, disait-il, que l'État se fasse industriel et commerçant; il y a là un engrenage qui le conduit fatalement à se munir de tous les organes qui conviennent à une maison de commerce, et il faut bien dire que, quel que soit le dévouement du fonctionnaire pour les deniers de l'État, il lui manque, dans une opération semblable, l'aiguillon du risque et de la perte individuelle (1). » Une autre cause d'insuccès, c'est la mauvaise qualité de la main-d'œuvre employée dans les fermes pénitentiaires : les transportés n'y effectuent que la minime partie de la besogne d'un ouvrier libre ordinaire, et les vieux colons avaient raison quand ils qualifiaient de fermes à bricoles les établissements agricoles de l'administration.

L'insuccès de la colonisation pénale, sous toutes ses formes, a donc été complet jusqu'à présent, et cela non seulement à la Nouvelle-Calédonie, mais encore et bien plus à la Guyane (2). On pourrait, à la rigueur, s'en consoler dans une certaine mesure, si du moins la colonisation pénale avait ouvert la voie à la colonisation libre, si elle avait servi en quelque sorte de champ d'expérience dont les colons libres auraient pu tirer profit. C'est ainsi que M. Pallu de la Barrière, dans la lettre déjà

(1) M. Pallu de la Barrière observe en outre, à propos des fermes agricoles, que « les meilleurs condamnés sont ainsi drainés pour le compte de l'opération entreprise par l'administration pénitentiaire, ce qui est la négation même du vœu de la loi sur la transportation, et rien n'est plus contraire à la base de la colonisation pénale que cette colonisation apparente. »

(2) C'est ce dont convient pour la Guyane M. Léveillé, dans sa brochure intitulée *La Guyane et la question pénitentiaire*. Il conclut en disant : « Je confesse que la situation générale n'est pas brillante, et m'interrogeant moi-même dans la sincérité de ma conscience, je me suis demandé si, prié de donner mon avis, je réclamerais pour la Guyane, soit l'abandon de toute immigration pénale, soit la continuation des anciens errements. soit leur réforme. » La conclusion de M. Charvein, gouverneur de la Guyane, dans son intéressante communication sur la colonisation pénale, est également que l'on ne peut songer à rencontrer dans le milieu des transportés des éléments de colonisation. *Bulletin*, 1896, p. 201.

citée, comprenait le rôle des fermes pénitentiaires. « Ces fermes, disait-il, se désintéresseront de toute culture usuelle et connue, et elles réserveront leur action pour les cultures nouvelles et incertaines où les particuliers ne peuvent s'engager sans courir le risque d'une perte totale. Il est assurément inutile et même nuisible de faire venir de France des agents spéciaux pour cultiver le maïs, des fayots ou même la canne à sucre. » Or, ces sages conseils n'ont nullement été suivis. Ni dans les concessions, ni dans les fermes agricoles, on n'a fait d'essai sérieux de ces cultures riches qui seules peuvent assurer le peuplement d'un pays neuf aussi éloigné de la métropole. On s'est borné à des cultures routinières et destinées exclusivement à la consommation locale, maïs, haricots, blé, luzerne. Comme culture coloniale, on a eu la malencontreuse idée de se livrer à celle de la canne, et cela juste au moment où nos colonies des Antilles subissaient une crise terrible. Cette tentative a abouti au désastre financier de l'usine de Bourail, établie sur un système défectueux, dotée d'un outillage qui, quoique fort coûteux, était absolument arriéré et avec lequel on ne pouvait rendre la canne suffisamment productive pour supporter la concurrence de la betterave française. Quant à l'élevage, on n'a rien tenté dans les fermes pénitentiaires pour faire sortir cette industrie de la routine suivant laquelle on la pratiquait, et malgré les immenses territoires que l'on pouvait y consacrer, la consommation locale et les usines de conserves n'ont jamais pu se suffire avec les troupeaux de la Calédonie et ont dû recourir à l'Australie. Il est enfin une culture qui, aujourd'hui, paraît devoir être une source de richesse pour notre colonie et qui pourra la transformer en y attirant des cultivateurs sérieux, à peu près sûrs d'arriver assez rapidement, sinon à la fortune, du moins à une belle aisance, s'ils possèdent déjà un petit pécule : c'est la culture du café. Eh bien! elle n'a point été essayée par l'administration pénitentiaire, et l'honneur de l'avoir inaugurée appartient à des colons libres de Canala et de Moindou. En résumé, la colonisation pénale, loin d'avoir servi d'avant-garde à la colonisation libre, comme ce devait être son rôle, a toujours été à la remorque de celle-ci. Sans doute, nombre d'exploitations tentées par des colons libres n'ont pas réussi, notamment par suite de l'absence de moyens de transport, mais il n'en est

pas moins vrai que pendant longtemps la transportation n'a fait que glaner dans les terres défrichées et mises en valeur par l'élément libre (1). L'administration n'a jamais eu qu'un seul souci, celui de faire produire à la colonie ce qui était nécessaire à sa propre consommation et à celle du bagne ; elle n'a rien fait pour attirer les colons français ni pour peupler cette île, si riche et si salubre, autrement que par les échappés du bagne ou par les libérés.

La colonisation pénale, loin d'avoir favorisé la colonisation libre, a même été son principal obstacle en Nouvelle-Calédonie. Le système des concessions ou des fermes pénitentiaires, en effet, a eu d'abord pour conséquence de diminuer, dans des proportions regrettables, la surface des terres cultivables de nature à être mises à la disposition des colons libres. Le décret du 16 août 1884, en fixant à 110.000 hectares le territoire exclusivement réservé à l'administration pénitentiaire, a compris la presque totalité des bonnes terres encore disponibles et a rendu bien difficile le succès des tentatives de colonisation faites par les immigrants libres. C'est ainsi que des Alsaciens-Lorrains, qui avaient obéi à un sentiment de patriotisme et non à un arrêt de justice en s'exilant, ont été, par suite de l'accaparement des terrains par l'administration pénitentiaire, envoyés en concession à Moindou, dans des terres infertiles et, suivant une dicton calédonien, ils ont été pendant longtemps des mangeurs de manioc faute de pain que l'administration fournit généreusement aux concessionnaires d'origine pénale et à leur famille. S'ils ont réussi, c'est seulement grâce à un travail acharné et, alors, les premières difficultés vaincues, ils se sont trouvés en présence d'un autre obstacle créé également par l'administration.

Celle-ci, en effet, pour se donner de l'importance et justifier la libéralité exagérée que lui faisait le décret de 1884, a multiplié les centres pénitentiaires, sans se préoccuper aucunement de l'intérêt des centres libres, non seulement de ceux qui pourraient se fonder, mais encore de ceux déjà existants. Au lieu de créer les centres pénitentiaires dans la même partie de l'île, dans la partie nord, par exemple, elle les a éparpillés dans toutes les directions, du sud au nord, sur la côte est comme sur

(1) Cf. l'*Indépendant* de Nouméa du 14 janvier 1886.

la côte ouest (1), distribuant à ses pensionnaires des terres qui étaient la dépendance naturelle des centres libres de colonisation. En procédant ainsi, d'une part, elle imposait aux colons un contact et plus fréquent et plus dangereux avec des hommes que la vie du bagne a, pour la plupart, irrémédiablement pervertis ; d'autre part, elle empêchait le développement des centres libres. C'est ce qui est arrivé notamment pour le centre libre de Moindou qui, bien que distant de 18 kilomètres seulement de celui de la Foa, en a été séparé par la création du centre pénitentiaire de Farino. Aussi, quand les enfants de ces Alsaciens-Lorrains dont nous avons parlé sont devenus grands, ne trouvant pas le terrain nécessaire pour s'établir près de leurs parents et agrandir le village déjà formé, ils ont été obligés d'aller au loin s'établir comme domestiques ou stockmen ou, pour rester plus près de leur famille, de servir chez les concessionnaires voisins d'origine pénale (2).

2° *De l'emploi de la main-d'œuvre pénale au profit de la colonisation libre.*

La main-d'œuvre pénale peut, dans l'intérêt de la colonisation, être employée soit à des travaux d'intérêt général, soit directement par les colons libres dans leurs exploitations particulières. Nous allons envisager successivement l'emploi que l'on en a fait à ce double point de vue.

A. *Emploi de la main-d'œuvre pénale à des travaux d'utilité publique.* — Cet emploi est expressément commandé par l'article 2 de la loi du 30 mai 1854, lequel porte : « Les condamnés seront employés aux travaux les plus pénibles de la colonisation et à tous autres travaux d'utilité publique. » Mettre en valeur les colonies où elle devait être pratiquée, tel était le but assigné à la transportation. Certes, en Nouvelle-Calédonie, on n'était pas embarrassé pour dresser un programme de travaux publics propre à donner un emploi utile aux milliers de condamnés dé-

(1) Il suffit de jeter les yeux sur la carte de la Nouvelle-Calédonie dressée par M. Gallet pour voir les nombreuses taches vertes (représentant le domaine pénitentiaire) qui l'émaillent de la baie du Sud à celle de Néhoué.

(2) Voir Conseil général de la Nouvelle-Calédonie, séance du 10 mars 1891.

versés dans l'île. C'était d'abord l'établissement et l'entretien d'une bonne route carrossable tout le long de la côte occidentale, ainsi que de nombreux sentiers muletiers destinés à mettre les localités de la côte est en communication, soit entre elles, soit avec celles de la côte ouest. C'était ensuite, dans la magnifique rade de Nouméa, la construction de quais et surtout d'un bassin de radoub permettant à nos navires de guerre ou de commerce d'être indépendants de Sidney. Ce pouvait être aussi la construction d'un chemin de fer donnant aux colons la possibilité de s'adonner à certaines cultures rémunératrices auxquelles l'insuffisance des moyens de transport les oblige à renoncer. Il appartenait à l'Etat, tout au moins, de faire établir la plate-forme de la voie par les condamnés, après quoi la colonie aurait facilement trouvé un entrepreneur pour poser les rails et exploiter pour son compte. Il y avait enfin, car nous ne voulons pas tout citer, le défrichement des terres, travail dont l'urgence se fait sentir plus vivement à mesure que les mauvaises herbes, aubergines sauvages, lantanas ou autres, envahissent des milliers d'hectares et réduisent à néant leur valeur.

Comment a-t-on réalisé ce programme? En ce qui concerne d'abord les communications, qui sont la condition essentielle du développement de toute colonisation, l étranger et le colon qui débarquent à Nouméa sont péniblement surpris de voir combien elles sont difficiles en Nouvelle-Calédonie. Loin que l'on ait songé à établir une de ces voies de fer que possède déjà à profusion la Nouvelle-Zélande, c'est à peine si notre colonie possède 180 kilomètres de routes carrossables (1) pour réunir les deux principales localités de l'île, Nouméa et Bourail. Au-delà de Bourail jusque dans le nord, comme sur la côte est et dans l'intérieur, les communications ne sont possibles qu'à cheval et par des sentiers muletiers plus ou moins bien entretenus. Encore faut-il observer que la majeure partie des routes carros-

(1) Un rapport de l'administration pénitentiaire de 1891 (*Bulletin*, 1892, p. 175) parlait déjà de 200 kilomètres de routes carrossables, mais c'est là une erreur commise intentionnellement. Aujourd'hui, en effet, il existe de Nouméa à Bouloupari une route ancienne et praticable en tout temps. De Bouloupari à Moindou, une route de création plus récente n'est utilisable que par le beau temps. Enfin, de Moindou à Bourail, il n'y a qu'une piste, praticable seulement pour les voitures légères. C'est donc à peine si l'on peut aller en voiture de Nouméa à Bourail (180 kilomètres). Dans son rapport à la Chambre sur le budget des colonies de 1898, M. Riotteau admet également ce chiffre de 180 kilomètres.

sables construites par les condamnés l'ont été aux frais de la colonie, à laquelle l'administration n'hésitait pas à faire payer le prix des journées. C'est cette rareté des moyens de communication qui explique l'abandon successif de tant de belles propriétés créées par des colons de la première heure et dont on voit encore les vestiges. Les quais de Nouméa ne sont que commencés, et jusqu'à présent très insuffisants. Du bassin de radoub, il n'est pas question. Quant aux défrichements, l'administration n'y a procédé que dans une proportion insignifiante (1).

On peut trouver étrange qu'avec l'énorme main-d'œuvre pénale dont disposait l'administration pénitentiaire, celle-ci ne soit arrivée qu'à d'aussi maigres résultats. Cette choquante anomalie peut toutefois, sinon se justifier, du moins s'expliquer dans une certaine mesure par l'absence d'un plan suivi dans l'utilisation de la main-d'œuvre pénale. Ainsi d'abord de 1864, date à laquelle est arrivé le premier convoi de forçats (2), à 1870, il a fallu procéder à l'installation de la transportation, et les condamnés, qui du reste n'étaient pas encore très nombreux (3), furent employés à la construction de logements, magasins, hôpitaux, locaux disciplinaires, etc. Cependant, même pendant cette période, les transportés servirent à créer plusieurs pénitenciers agricoles, notamment celui de Bourail, ou à exécuter quelques travaux de route. A partir de 1871, jusqu'en 1874, les effectifs de la transportation augmentent rapidement, par suite de la suppression complète du bagne de Toulon ; mais ils sont absorbés pour la plus grande partie, jusqu'en 1874, par l'agrandissement des locaux nécessité par l'accroissement même du nombre des transportés et l'arrivée des nombreux déportés de la Commune. Toutefois, durant cette période, tout en poursuivant ses propres installations et en développant les établissements déjà créés, le service pénitentiaire commençait à prêter son concours à la

(1) M. Chautemps, dans son rapport à la Chambre en 1892, sur le service des colonies, disait, en parlant des travaux exécutés en Calédonie : « Nous ne contestons pas que l'administration pénitentiaire ait accumulé pour elle-même une prodigieuse quantité de moellons ; mais, de tout cela, que restera-t-il le jour, inévitablement prochain, où il faudra rendre à la colonisation libre la seule de nos colonies où le peuplement français soit possible? Tout cet ensemble est, en somme, minuscule et ne répond pas à l'emploi de 10.000 hommes pendant plus de vingt ans ».

(2) *L'Iphigénie* amena le 16 mai 1864, 248 forçats.

(3) 2.477 au 31 décembre 1870, tandis qu'à la fin de 1894 il y en avait 5.305.

colonie pour l'exécution de divers travaux publics, principalement pour l'aménagement de Nouméa et l'amenée des eaux au chef-lieu. C'est seulement à partir de 1875 que la main-d'œuvre pénale fut largement employée à l'établissement des voies de communication les plus essentielles. Mais, à partir de 1879, le service pénitentiaire cherche à réaliser sur une plus grande échelle son programme de colonisation pénale. La plus grande partie de la main-d'œuvre pénale est absorbée par les nombreux établissements agricoles de l'administration et les travaux publics passent au second plan.

En 1883, une nouvelle orientation est donnée à l'emploi de la main-d'œuvre pénale sous l'influence de l'amiral Pallu de la Barrière qui, comme nous l'avons vu, eut le mérite de signaler le premier le danger et l'inutilité des fermes pénitentiaires. Ces fermes, dont les mauvais résultats au point de vue économique étaient déjà manifestes, sont en quelque sorte abandonnées, et les condamnés sont occupés aux travaux de route auxquels il est donné une vive impulsion. C'est de cette époque que date l'établissement du réseau de sentiers muletiers qui ouvrait enfin de vastes territoires, presque inconnus jusque-là. Mais on voulut aller trop vite, les crédits furent rapidement épuisés. On dut réintégrer de nombreux condamnés dans les pénitenciers agricoles. Après le départ de l'amiral, on se mit à pratiquer d'une façon exagérée la mise en concession, de sorte que l'on ne put persévérer dans l'effort que l'on avait tenté pour exécuter les grands travaux de colonisation.

A partir de 1888, les transportés furent encore davantage détournés de ces travaux par la mise en vigueur des contrats de main-d'œuvre pénale, qui absorbaient des effectifs considérables, et la période qui va de 1888 à 1894 peut se caractériser par l'emploi des condamnés dans les mines et l'industrie en vertu des contrats précités. Toutefois, d'une part, la suppression de certains établissements agricoles, d'autre part, la réduction de plus en plus grande du chiffre des condamnés nécessaires aux propres besoins de l'administration (celle-ci n'ayant plus qu'à assurer l'entretien de ses bâtiments), laissaient disponibles un certain nombre de condamnés qui furent employés à des travaux de route effectués successivement selon des systèmes différents. A partir de 1892, ces travaux furent faits en régie par le service

local, avec l'aide de la main-d'œuvre pénale gratuite, dans la proportion maxima de 1.200 condamnés, mais sans que ce maximum ait jamais été atteint, à beaucoup près.

En définitive, le concours de la main-d'œuvre pénale pour effectuer des travaux publics n'a jamais été qu'intermittent, et il a varié suivant les circonstances et les directions différentes et contradictoires que donnait l'administration pénitentiaire à l'emploi des condamnés. Les travaux exécutés par la main-d'œuvre pénale ont d'ailleurs coûté des sommes véritablement exagérées. Ainsi, d'après les calculs qu'a fait faire M. Feillet (1), les 66 kilomètres de route construits jusqu'en 1895 par les condamnés avait coûté à l'Etat 1.391.000 francs et 1.800.000 journées de travail, ce qui, en évaluant la journée de travail à 2 fr., donne un chiffre de 60.000 francs par kilomètre. Or ce chiffre est manifestement exorbitant, étant donné que les routes sont peu empierrées et qu'il y a très peu de travaux d'art. Quant aux 620 kilomètres de sentiers muletiers construits par les condamnés, ils sont revenus à environ 20.000 francs le kilomètre, ce qui fait également un chiffre fort élevé (2).

La cherté de ces travaux peut toutefois s'expliquer d'une double manière, et tout d'abord par la mauvaise qualité de la main-d'œuvre employée. Ainsi que le faisait remarquer à la Chambre un ancien ministre des Colonies, M. Delcassé, on ne peut attendre aucun travail sérieux de gens aussi usés par le vice ou par la misère. Une autre cause tient à la manière même dont est obligée de procéder l'administration pénitentiaire dans ses chantiers pour prévenir les évasions. Ainsi, quand elle organise un chantier, avant de commencer un travail, elle construit un camp, et c'est là que passe une bonne partie de l'argent. Aussi M. Feillet, lorsqu'il allait inspecter certains travaux, constatait souvent que sur 75 hommes employés à un travail déterminé, il n'y en avait que 25 utilisés à l'objet principal.

L'administration pénitentiaire, ainsi que nous l'avons dit, a mis gratuitement la main-d'œuvre pénale à la disposition de la colonie pour les travaux de routes ou autres que celle-ci faisait

(1) V. *Bulletin*, 1897, p. 654.

(2) M. Koch, avec quelque exagération sans doute, disait à la séance du Conseil général de la Nouvelle-Calédonie du 22 avril 1893, que les 150 kilomètres de routes construites en Calédonie avaient coûté à l'Etat plus de 200 millions.

exécuter elle-même. En 1889, par une dépêche du 27 avril, M. Etienne, sous-secrétaire d'Etat des colonies, accordait aussi gratuitement à la colonie, pour ses travaux neufs d'utilité publique, 1.200 condamnés et confirmait à la tribune les termes de sa dépêche (1). La colonie accueillit cette décision sans enthousiasme, car elle y entrevoyait un danger, celui de retarder l'époque où on la débarrasserait du bagne. Cependant elle ne pouvait qu'éprouver une certaine satisfaction d'une mesure qui n'était en quelque sorte qu'une réparation et qui lui permettait d'entreprendre quelques travaux, sans lesquels il était impossible de donner le moindre essor à la colonisation. Mais ces engagements solennellement pris ne furent guère tenus. On a bien donné pendant quelque temps au service local un certain nombre de condamnés. Puis l'administration pénitentiaire, dont les effectifs décroissaient notablement depuis 1887, et ayant à faire face aux obligations qui lui étaient imposées par les contrats de main-d'œuvre, a supprimé les transportés qu'elle donnait à la colonie.

Depuis, les idées de faveur pour la colonie ont fait place à des idées contraires. Mettre gratuitement des forçats à la disposition de la colonie, c'est, a-t-on dit, accorder à celle-ci une subvention déguisée sans aucun vote du Parlement; c'est opérer un virement blâmable du budget de l'Etat au budget de la colonie; c'est, contrairement à l'équité, accorder tout le profit de la transportation à la colonie en laissant toute la charge à l'Etat. Sous l'influence de ces idées, le décret du 13 décembre 1894, sur l'emploi de la main-d'œuvre pénale, décide que les services locaux et les municipalités qui emploieront des condamnés devront payer à l'Etat une redevance de 1 fr. 50 (transitoirement 1 franc) par homme et par jour (art. 6 et 43).

Il nous semble, au contraire, que si une disposition blesse l'équité, c'est bien celle du décret de 1894. Il est juste, en effet, que l'Etat qui impose à la colonie les rebuts de la métropole qu'il ne veut point garder en France, avec tous les inconvénients matériels et moraux qui en résultent, qui, au profit de cet élément malsain, prive la colonisation libre des meilleures terres, accorde une compensation à la colonie. L'Etat était peut-être dans son droit, en grevant de la plus horrible des

(1) Séance de la Chambre des députés du 27 juin 1889, *Journal officiel*, p. 1.614.

servitudes, celle du bagne, la Nouvelle-Calédonie déjà peuplée de colons libres à l'époque où a commencé la transportation. Mais c'est son devoir en même temps de la dédommager du voisinage du bagne. Or, à cet effet, un moyen profitable à la fois à la colonie ainsi qu'à l'Etat lui-même, comme nous le verrons, c'est de donner gratuitement à la première la main-d'œuvre suffisante pour effectuer les travaux nécessaires à la mise en valeur du pays. A un autre point de vue, d'ailleurs, ce n'est que justice si la colonie retire certains avantages de la présence des transportés, car, du fait de la transportation, le budget local est obligé de supporter des dépenses qui, rationnellement, ne devraient pas lui incomber. En effet, la colonie, qui compte 5 à 6.000 colons, à la sécurité desquels elle pourrait pourvoir normalement avec quelques agents, est obligée d'inscrire à son budget, pour la police et la gendarmerie, une somme décuple de celle qu'elle aurait à dépenser, si elle n'avait pas à redouter le danger des évadés et des libérés. Le profit que retirerait la Calédonie de la gratuité de la main-d'œuvre pénale ne serait donc qu'une bien juste compensation des charges morales et pécuniaires qu'elle supporte du fait des condamnés et surtout des libérés. Aussi le Congrès colonial de Paris de 1889 était, à notre avis, fort heureusement inspiré en adoptant le vœu suivant : « La section, considérant qu'il est équitable de venir en aide aux colonies dites pénitentiaires, et de racheter ainsi les graves inconvénients que la transportation apporte avec elle, émet le vœu que la main-d'œuvre pénale soit mise gratuitement à la disposition du service local et des municipalités pour les travaux d'utilité publique (1). »

L'emploi gratuit par la colonie de la main-d'œuvre pénale nous paraît enfin conforme à la fois à la lettre et à l'esprit de la loi de 1854. La colonisation pénale, d'après les rédacteurs de cette loi, devait frayer la voie à la colonisation libre, faire des routes, creuser des ports, défricher le sol, faire en un mot tous les travaux préparatoires de la colonisation, sauf à s'éclipser une fois cette tâche préliminaire accomplie. Aussi l'art. 2, en décidant que les condamnés seraient employés aux travaux publics dans la colonie, ne paraît-il pas laisser à la transportation la faculté d'exécuter ou de ne pas exécuter ces travaux.

(1) *Congrès colonial de Paris*, t. I, p. 429.

Elle y est forcée par cet article qui n'a rien d'ambigu. Or, s'il en est ainsi, on ne comprend pas que la transportation prétende n'exécuter ces travaux que moyennant salaire, et puisse en empêcher l'exécution dans le cas où la colonie n'aurait pas les moyens de payer.

Si l'on persiste, comme le veut le décret de 1894, à exiger de la colonie une redevance d'un franc par jour, l'emploi des condamnés ne lui procurera plus aucun profit, surtout pour certains travaux, comme ceux des sentiers muletiers. Les frais nécessaires, joints aux frais généraux, dans les endroits où les corvées ne peuvent, par suite de la nature même des travaux effectués, comprendre que des effectifs restreints, disséminés, comme c'est le cas habituel, et où l'administration pénitentiaire ne possède ni bâtiments, ni magasins, portent le prix de la journée du condamné à près de 2 fr. 50. Dans ces conditions, le prix de la main-d'œuvre pénale est presque aussi élevé que celui de la main-d'œuvre libre ou libérée, et la colonie, même à prix légèrement supérieur, trouve avantage à recourir à cette dernière, car la différence de prix est largement compensée par le mouvement d'affaires auquel donne lieu la consommation des ouvriers libres, qui touchent un salaire et le dépensent dans la colonie. Aussi aujourd'hui, suivant la déclaration de M. Feillet (1), n'y a-t-il pas plus de vingt condamnés employés sur les chantiers de la colonie.

Mais alors, si la main-d'œuvre pénale n'est plus demandée par la colonie (et nous verrons que les particuliers ont également une tendance de plus en plus marquée à s'en passer), l'administration pénitentiaire, qui n'a plus d'exploitations agricoles, et qui pour son installation n'a guère aujourd'hui que des travaux d'entretien à effectuer, aura sur les bras de nombreuses équipes dont elle ne saura que faire. Si elle ne veut pas violer l'art. 2 de la loi de 1854 (il est vrai que souvent elle ne s'est pas gênée pour le faire), elle sera obligée de demander à l'Etat de forts crédits pour faire travailler les condamnés. Mais si l'on renonce aux exploitations agricoles, qui ont toutes occasionné de fortes pertes, on n'aperçoit guère de travail d'Etat pouvant suffire à employer les condamnés. Aussi aujourd'hui l'administration occupe-t-elle ses transportés à des travaux inutiles,

(1) *Bulletin*, 1897, p. 655.

improductifs ou même nuisibles, comme à combler auprès du pénitencier de Montravel un marais inoffensif qui n'a jamais donné la moindre fièvre, ou à jeter à la mer la pointe d'un promontoire de la presqu'île Ducos dont les déblais, entraînés par les courants, viennent, dit-on, combler le port de Nouméa.

La conclusion est donc que, dans l'intérêt de la colonie, comme dans l'intérêt même de l'Etat, pour faire en même temps œuvre de justice envers celle-là et de bonne gestion des deniers de celui-ci, il convient de distribuer généreusement la main-d'œuvre pénale à la colonie et de revenir sur les dispositions malencontreuses des décrets de 1891 et de 1894. L'exonération même entière de la redevance n'implique point du reste que la colonie n'ait rien à dépenser pour les travaux qu'elle exécute avec la main-d'œuvre pénale. Elle se trouve, en effet, obligée de payer certaines dépenses accessoires, telles que gratifications, indemnités aux surveillants, etc., dépenses qui, pour les travaux de route, s'élèvent en moyenne à 50 centimes par condamné et par jour. Elle doit, d'autre part, dépenser des sommes assez importantes pour l'achat des matériaux et, dans ces conditions, son budget est déjà lourdement grevé.

B. *Emploi de la main-d'œuvre pénale par les particuliers.* — L'administration pénitentiaire a souvent accordé à des particuliers, moyennant certains avantages par eux consentis en argent ou en nature, le droit d'utiliser à leur profit personnel le travail des condamnés. Cet emploi de la main-d'œuvre pénale pour les particuliers s'est réalisé d'une double manière, d'un côté par des contrats ou concessions de main-d'œuvre, d'un autre côté par l'assignation. Le contrat de main-d'œuvre diffère profondément de l'assignation. Dans le premier, l'administration affecte en bloc à celui qui contracte avec elle un nombre déterminé de forçats, sans se préoccuper de la classe à laquelle ils appartiennent, souvent même au moment où ils débarquent dans la colonie. On ne prend, au contraire, comme assignés que des individus déterminés, ceux qui, comme le décide l'art. 11 de la loi du 30 mai 1854, « se sont rendus dignes d'indulgence par leur bonne conduite, leur travail et leur repentir », ou, en d'autres termes, conformément à l'art. 2 du décret du 4 septembre 1891, les condamnés placés dans la première classe.

Nous allons examiner successivement ces deux modes différents d'emploi de la main-d'œuvre pénale par les particuliers, mais auparavant nous devons présenter quelques observations qui sont communes à l'un et à l'autre. La première, c'est que l'utilisation des condamnés par les particuliers entraîne une grande inégalité dans l'exécution d'une peine qui est déjà par elle-même essentiellement inégale. C'est ce que l'on a remarqué dès longtemps dans l'Australie, à laquelle nous avons emprunté la pratique de l'assignation. Le traitement des assignés y variait en raison des circonstances locales, des nécessités du travail, de l'aptitude ou du bon vouloir du condamné. Selon le maître à qui il était échu, le convict le plus digne de pitié pouvait être soumis aux plus odieux traitements, tandis que le plus criminel était le mieux traité et vivait dans un honorable confort (1). Or, sans dire que nos colons ou nos industriels aient jamais commis aucun excès vis-à-vis des forçats par eux employés, il est certain que, par la force même des choses, ils témoignent plus ou moins d'indulgence et que la peine se modifie suivant la qualité ou le caractère de l'employeur. Cette inégalité de traitement est moins sensible évidemment entre forçats attribués à un concessionnaire de main-d'œuvre, mais elle n'en existe pas moins fatalement : « Le forçat cuisinier attaché à la fabrication des conserves, dit M. Léveillé, se nourrit certainement mieux que le forçat mineur détachant à coup de pioche des fragments de nickel dans les possessions de la grande compagnie (2). » C'est surtout dans l'assignation proprement dite que l'inégalité est flagrante, la condition de l'assigné dépendant absolument du bon vouloir ou de la faiblesse du maître. Nous ne citerons à ce sujet qu'un seul fait, celui d'un médecin du Midi, condamné aux travaux forcés pour avoir voulu servir à un de ses confrères un plat de grives empoisonnées. Mis en qualité d'assigné, à la disposition d'un riche colon qui se rendait dans une propriété éloignée avec une personne de sa famille assez souffrante, ce médecin émit toutes sortes de prétentions contraires aux règlements, notamment celle de vivre tranquille et isolé, et il offrit même de rembourser tous les frais supplémentaires qu'occasionneraient ses exigences. Son maître, heureux d'avoir sous la

(1) Cf. Barbaroux, *De la transportation*, p. 128.
(2) *Loc. cit.*, p. 13.

main un habile praticien, passa par toutes ses volontés. Et voilà comment s'exécutait pour ce médecin la peine des travaux forcés! On était loin des prescriptions de l'art. 2 de la loi de 1854. La cession de la main-d'œuvre pénale à des particuliers fausse donc inévitablement la peine dans son application, et l'œuvre de répression ne peut plus se poursuivre avec le caractère de fermeté et le sentiment de justice indispensables pour que la peine produise son effet: « Celle-ci, disait très bien M. le sous-secrétaire d'Etat Jamais, se trouve atteinte dans son caractère et dans son but, lorsqu'elle peut dépendre de l'intérêt privé (1). »

Un autre inconvénient de l'emploi de la main-d'œuvre pénale par les particuliers, c'est que la promiscuité qu'elle établit entre les condamnés est encore plus dangereuse que celle du bagne. Même s'il s'agit de condamnés concédés par un contrat de main-d'œuvre, et qui sont en principe soumis à la même discipline que ceux qui restent au bagne, la discipline est cependant, par la nature des choses, moins rigoureuse que dans les camps ou les pénitenciers. Le riche industriel, qui passe un contrat de ce genre avec l'administration, finit par avoir la haute main non seulement sur les forçats, mais encore sur les agents chargés de les surveiller : le régime disciplinaire s'énerve ou disparaît devant les intérêts de l'industrie. Le contact des condamnés est donc plus pernicieux qu'au bagne et compromet davantage ou plutôt même rend impossible leur amendement.

On peut enfin reprocher aux contrats de main-d'œuvre comme à l'assignation de faire une concurrence regrettable au travail libre ou libéré. On ne comprend pas qu'aujourd'hui, en présence des milliers de libérés sans travail ou d'ouvriers libres qui ne trouvent pas à s'employer (2), on songe à placer chez les particuliers des forçats en cours de peine. Il n'est pas admissible que l'on enlève en quelque sorte le pain de la bouche aux ouvriers libres pour diminuer les charges de l'administration pénitentiaire en faisant nourrir et entretenir par les particuliers une partie de ses pensionnaires. On ne le tolérerait pas en France; cela ne doit pas être permis davantage aux colonies.

Les contrats de main-d'œuvre pénale, dont nous ne voulons

(1) Lettre au président de la commission permanente du régime pénitentiaire, *Journal officiel*, du 12 octobre 1892, p. 4919.

(2) V. notamment le journal *La Calédonie*, du 6 avril 1897.

pas examiner ici la légalité, qui nous paraît fort contestable, doivent leur origine à la préoccupation de l'administration pénitentiaire de se créer des ressources spéciales ou de remplir, en payant avec des condamnés, les engagements qu'elle ne pouvait acquitter en argent. C'est ce dernier motif qui fut la cause du premier contrat de ce genre, celui de la Balade, conclu en 1878. L'administration avait voulu pratiquer, dans la ferme agricole de Bourail, la culture de la canne à sucre, mais elle ne possédait pas les fonds nécessaires à la construction d'une usine pour la fabrication de ses produits. Un industriel, M. Higginson, proposa de fournir l'usine et de la faire fonctionner à ses frais, à la condition que l'administration l'alimenterait avec les produits de sa ferme. Mais, au bout de quelques années, l'administration, qui devait livrer de 1.000 à 1.500 tonnes de sucre par an, se trouva dans l'impossibilité de tenir ses engagements ; en 1874, elle n'arivait à en fabriquer que 16 tonnes. Se trouvant alors en présence d'une demande d'indemnité légitime et n'osant demander au Parlement les fonds nécessaires pour la payer, elle la prit dans le personnel de la transportation. Elle acheta l'usine de M. Higginson et 500 hectares situés dans le voisinage moyennant 300 condamnés, choisis parmi les meilleurs, qu'elle livrait à M. Higginson pendant vingt ans, pour être employés à ses usines du Diahot, mais en réalité pour en faire ce qu'il lui plaisait, car le contrat fut rétrocédé deux mois après par M. Higginson à la Société du nickel. Pour prendre un autre exemple, en 1887 l'administration achetait à M. Cardozo le domaine de la Ouaménie, dont elle n'avait que faire, puisqu'elle possédait déjà d'immenses propriétés, en le payant au moyen de 66.000 journées de travail par an pendant douze ans, c'est-à-dire pour un prix quadruple au moins de la valeur réelle du domaine. Mais comme ce M. Cardozo n'avait rien à faire de ces condamnés, ne possédant pas de mines, il se fit autoriser par le contrat à revendre ses condamnés, et il les recéda à la Société du nickel avec un bénéfice de 10 centimes par homme et par jour (1). Comme on l'a dit à la Chambre des députés, lors de l'interpellation dans laquelle M. de Lanessan a révélé tous ces faits scandaleux, c'était une véritable traite des

(1) V. sur ces différents contrats de main-d'œuvre conclus par l'administration Franceschi, *Organisation locale de la transportation*, p. 100 et suiv.

blancs, ces forçats jouant en outre le rôle de monnaie fiduciaire (1). A supposer qu'un légiste puisse justifier de pareils traités, ceux-ci ne sauraient trouver grâce devant un moraliste ou un économiste. Aussi les contrats arrivés à expiration n'ont-ils pas été renouvelés, et celui de la Balade, qui ne devait prendre fin qu'en 1898, a été annulé sans indemnité par M. Boulanger, ministre des Colonies.

Le décret du 13 décembre 1894 cependant ne prohibe point encore définitivement les contrats de main-d'œuvre, et il se borne à les réglementer. Il décide notamment que la concession ne peut être accordée pour une durée de plus de trois ans, que les contingents de condamnés mis à la disposition des particuliers ne pourront dépasser deux cents hommes, et il interdit toute rétrocession de main-d'œuvre sous peine d'annulation de la concession et de la saisie du cautionnement. Nous estimons que l'on aurait dû aller plus loin et supprimer les contrats en question en raison des inconvénients qu'ils présentent et que nous avons précédemment signalés.

L'assignation individuelle qui seule, à notre avis, est permise par la loi du 30 mai 1854, et qui seule aussi est conforme à l'esprit de la loi parce qu'elle peut, en théorie du moins, aider à l'amendement et au reclassement, du condamné, n'est point cependant sans présenter de graves inconvénients, outre ceux qui sont communs à tout emploi de la main-d'œuvre pénale par les particuliers. L'assignation a donné lieu, il y a quelques années, à des abus véritablement scandaleux. Les criminels les plus pervertis pouvaient facilement, grâce à un peu de souplesse et d'obséquiosité, arriver à se transformer en cuisinier, jardinier, en larbin quelconque ou, pour prendre l'expression consacrée, en *garçon de famille,* et l'on en voyait qui étaient employés en cette qualité, assassiner ensuite leur maîtresse « parce que les beefsteaks de Madame laissaient à désirer (2) ». On peut espérer que, sous les décrets du 4 septembre 1891 et du 13 décembre 1894, l'administration mettra plus de discernement à concéder la faveur de l'assignation, qui ne peut d'ailleurs s'appliquer qu'aux condamnés de première classe. Mais nous craignons fort, à en juger par l'expérience, que les abus ne reparaissent. Il est

(1) *Journal Officiel*, séance du 27 juin 1889, p. 1611 et suiv.
(2) Moncelon, p. 45.

regrettable que le décret de 1894 n'ait pas cherché à les prévenir, dans une certaine mesure, en spécifiant les cas dans lesquels les condamnés pourraient être autorisés à travailler chez l'habitant.

Un des reproches les plus sérieux que l'on peut adresser au régime de l'assignation individuelle, c'est la promiscuité fâcheuse qu'il entraîne, non plus entre les condamnés seulement, mais entre les assignés et leurs patrons. Sans doute, dans les grandes exploitations, assez rares du reste, où les condamnés sont employés par escouades assez nombreuses (1), les choses se passent assez correctement au point de vue que nous signalons. Mais il n'en est malheureusement point ainsi dans le cas, de beaucoup le plus fréquent, où il s'agit de petits colons prenant à leur service un ou deux assignés. Dans ces petites exploitations, la situation de l'assigné est celle d'un valet de ferme chez nous. Maîtres et domestiques vivent sur un pied de familiarité complète. Le colon libre perd aisément la notion de la distance qui le sépare du forçat et fraternise avec lui (2). Quelquefois même, le condamné, plus intelligent et plus instruit que son patron, finit par prendre sur celui-ci un ascendant fâcheux. Tel devait être le cas pour ce colon dont on nous parlait qui, ayant dans les environs de Bourail une exploitation importante et étant presque illettré, avait confié la tenue de ses livres et la caisse à un ancien clerc de notaire condamné pour faux. Les enfants des colons enfin ne peuvent recevoir que de mauvais conseils des assignés, transformés même quelquefois, grâce à un diplôme quelconque qu'ils possèdent ou à l'éloignement de l'école, en précepteur officieux. Dans de pareilles conditions, il est à craindre que le régime de l'assignation ne fasse baisser rapidement le niveau moral de la colonie.

Le seul avantage de l'assignation est de fournir aux colons, éleveurs ou agriculteurs, une main-d'œuvre relativement peu coûteuse. Mais ici encore il ne faut pas se faire trop d'illusions. D'abord, si l'indemnité due, outre le logement et la nourriture, par l'engagiste à l'assigné, est fixée officiellement par l'administration, en fait, le patron doit souvent payer au condamné

(1) Cinquante condamnés au plus peuvent aujourd'hui, d'après le décret de 1894, art. 32, être accordés au même habitant.

(2) V. sur ce point les curieux tableaux d'intérieurs campagnards par M. Mimande dans sa *Criminopolis*, p. 88.

qu'il emploie un chiffre bien plus élevé, s'il ne veut s'exposer rapidement à des observations désagréables, à des refus de travail ou à des simulacres de maladie qui l'obligeront à pourvoir au remplacement de l'assigné. D'autre part, il ne sera pas difficile d'arriver à obtenir une main-d'œuvre aussi économique quand on aura réussi à diriger sur la Nouvelle-Calédonie un courant d'immigration des travailleurs appartenant aux races tropicales, Néo-Hébridais, Tonkinois ou Javanais. Sans doute, au début, cette immigration, notamment celle des Tonkinois, n'a pas donné les résultats qu'on en attendait; mais la cause en est dans la rapidité avec laquelle on avait procédé à leur recrutement en prenant sans distinction un grand nombre d'anciens Pavillons noirs. Il en est autrement aujourd'hui. Le seul obstacle à la généralisation de l'emploi des travailleurs tropicaux pourrait provenir de l'obligation où se trouve l'engagiste de débourser immédiatement une assez forte somme pour couvrir de ses frais l'agence d'immigration. Mais cet obstacle peut être facilement levé, et il l'est déjà, croyons-nous, par l'organisation d'un système d'annuités relativement peu élevées. Les colons pourront alors, et il y en a déjà un assez grand nombre qui le font, se passer entièrement des assignés et employer à leur place des serviteurs dont le travail leur sera généralement beaucoup plus profitable, parce qu'ils appartiennent à des races sobres et accoutumées à peiner dans les climats tropicaux.

En ce qui concerne spécialement l'exploitation des mines, la main-d'œuvre pénale présente un avantage, celui d'assurer une certaine régularité du travail; mais elle est, en réalité, presque aussi coûteuse que celle des libérés. L'emploi de ces derniers ne nécessite point, en effet, les installations coûteuses et fréquemment déplacées que comportent les camps de condamnés (1). Si, d'autre part, le salaire du libéré est plus élevé, ce salaire rentre presque en totalité dans la caisse du propriétaire de la mine, chez lequel s'approvisionnent les libérés pour tous les produits dont ils ont besoin et, de cette manière, le salaire des libérés ne coûte réellement à l'exploitant que le prix de revient des marchandises qu'il leur vend avec une forte majoration. Aussi, même

(1) La raison en est qu'en Calédonie le minerai ne se trouve ordinairement qu'à la surface, de sorte que l'exploitation se fait en carrières et non en mines proprement dites, et il est nécessaire de les déplacer fréquemment pour obtenir un rendement suffisant.

pour le travail des mines, commence-t-on aujourd'hui à se passer des condamnés pour employer de préférence des libérés.

En définitive, et pour conclure en ce qui concerne l'emploi de la main-d'œuvre pénale au profit de la colonisation libre, nous dirons que cette main-d'œuvre, que les partisans de la transportation considèrent comme un précieux avantage pour la colonie, est loin d'avoir contribué à la prospérité du pays dans la mesure que l'on en attendait. Au point de vue des travaux publics, les résultats sont bien faibles et n'ont été obtenus que moyennant de gros sacrifices. Quant aux industries ou exploitations privées, si la main-d'œuvre pénale a pu leur rendre transitoirement quelques services, elles peuvent assez facilement arriver à s'en passer, et la suppression des contrats de main-d'œuvre ou de l'assignation ne pourra être qu'un bienfait dans l'intérêt soit de la répression, soit de la moralité publique, soit enfin de la main-d'œuvre libre.

3° *La colonisation et les libérés.*

Dans le système de la transportation établi par la loi du 30 mai 1854, le libéré constitue le facteur le plus important; il doit être l'élément colonisateur par excellence et le rapport que nous avons déjà cité sur la loi de 1854 déclare que « le libéré est un colon d'autant plus utile qu'il a mieux expié sa peine et acquitté le châtiment ». Nous allons voir que sur ce point, comme sur tous les autres, le but cherché n'a pas été atteint et que les libérés, loin d'être utiles à la colonisation, sont devenus, au contraire, un des principaux obstacles à son développement et menacent, si l'on persiste encore dans l'application du système actuel, de la ruiner complètement.

A sa sortie du bagne, le condamné qui n'a point obtenu la faveur exceptionnelle d'une concession ou de l'assignation, est, sans transition, lancé dans la vie libre, ou plutôt jeté sur le pavé de Nouméa, revêtu de son costume de galérien dont l'administration lui fait généreusement cadeau. Il n'a généralement pas un sou vaillant dans sa poche, car si théoriquement le décret du 4 septembre 1891 lui permet de se constituer un petit pécule en ne consommant pas tous les bons de cantine supplémentaires qu'il a pu gagner par son travail, il faut connaître

bien peu les mœurs du bagne pour croire que tous ces bons n'auront pas été consommés au fur et à mesure de leur délivrance. Il est, en outre, bien rare que le condamné ait une famille ou des amis qui aient songé à envoyer pour lui de l'argent à la caisse de l'administration.

A ce libéré, qu'elle ne veut ni ne peut garder, l'administration dit d'aller chercher du travail où il le voudra. Personne ne songe à le recueillir ; il ne peut compter sur l'assistance d'aucune de ces institutions de patronage comme on en rencontre en Hollande ou en Angleterre. Une société de ce genre a bien, il est vrai, été fondée à Nouméa. Mais, à supposer qu'elle fonctionne, et que ses membres déploient tout le zèle dont ils sont capables, ils sont évidemment impuissants dans une colonie où le commerce, l'industrie et l'agriculture sont encore aussi peu développés, et où le nombre des colons libres est encore si restreint, à donner à notre libéré l'aide matérielle et morale dont il a besoin, et que pourrait beaucoup plus facilement lui procurer une société similaire de la métropole.

Voilà donc notre homme lâché dans la colonie avec l'obligation de se procurer lui-même un gagne-pain s'il veut vivre. Mais pour trouver du travail, bien entendu un travail honnête, il faut supposer chez le libéré d'abord la volonté et en second lieu la possibilité de travailler. Or, l'une et l'autre lui font le plus souvent défaut. La volonté d'abord, car le séjour du bagne l'a rendu réfractaire au travail. Le libéré, c'est un fait presque général et constant, ne veut pas travailler, et surtout ne veut s'astreindre à aucun travail pénible. C'est ainsi qu'un jour, une compagnie minière, ayant besoin d'ouvriers, alla au dépôt des libérés en expectative de travail et fit un appel aux 150 individus qui prétendaient manquer d'engagement. Eh bien, elle ne trouva que huit libérés pour accepter ses propositions (1) ! Ce ne sont point d'ailleurs seulement les condamnés sortant directement des pénitenciers qu'envahit ce sentiment de paresse. Bien souvent aussi des transportés qui, en cours de peine, étaient de très bons ouvriers, et consentaient à faire chez les patrons

(1) Moncelon, *loc. cit.*, p. 93, — M. Étienne, sous-secrétaire d'État, dans un discours prononcé à la Chambre des députés le 27 juin 1889, déclarait également qu'en 1888 les propriétaires de mines ayant inséré dans les journaux des notes invitant les libérés à se présenter sur leurs chantiers en disant qu'ils auraient du travail, personne ne répondit à leur appel (*Journal Officiel*, p. 1614).

qui les employaient des heures supplémentaires, ne veulent plus travailler dès que leur peine est achevée (1). Presque tous, poussés par un désir de folle liberté, préfèrent aux occupations stables qu'ils pourraient probablement trouver, la vie aventureuse et nomade dans laquelle ils croient rencontrer le bonheur. Le besoin extraordinaire de mouvement, dont sont pris les transportés après leur libération, peut du reste s'expliquer par la manière même dont est appliquée la peine de la transportation. D'une part, en effet, on les a habitués à cette mobilité dans des camps déplacés à chaque instant suivant les besoins des travaux. D'autre part, comme le condamné ne souffre réellement que d'une chose, de la privation de la liberté, on comprend qu'une fois que celle-ci lui est rendue il ne songe qu'à en abuser.

Comme le séjour de Nouméa lui est généralement interdit, le libéré, dès que la grille du pénitencier lui est ouverte, commence à travers l'île sa vie inquiète et vagabonde. Cependant, comme il faut qu'il mange, il entre quelquefois au service d'un colon qui lui donne, outre la nourriture, de 30 à 60 francs par mois, suivant ses aptitudes. Mais, paresseux et ivrogne par nature, le libéré ne reste pas longtemps sans mériter quelque observation. Fier alors de faire acte d'homme libre, il demande son compte et s'en va, ses hardes sur le dos, chercher fortune ailleurs. Les libérés ne peuvent être ainsi d'aucun secours réel pour le cultivateur et il est impossible de compter sur eux pour un travail de longue haleine. Le seul travail auquel on ait pu jusqu'à présent les employer utilement est celui des mines. Assez bien payés, ils restent volontiers quelques semaines dans la même exploitation. Mais il sont bientôt repris de la nostalgie du vagabondage (2), et l'on peut dire qu'au point de vue économique les libérés ne servent qu'à faire la fortune des cabaretiers chez lesquels ils vont dépenser rapidement ce qu'ils ont gagné chez le colon ou dans les mines (3).

(1) Ce que nous disons des libérés de la Calédonie est également vrai de ceux de la Guyane, Un des gouverneurs de cette dernière colonie, bien placé pour juger les libérés, M. Chessé, disait d'eux : « Les libérés de la transportation pénale, main-d'œuvre insoumise et débauchée, restent à la charge de l'Etat, parce qu'ils ne veulent rien faire et qu'ils savent qu'ils peuvent rester à ne rien faire. » Cf. Teisseire, *loc. cit.*, p. 425.

(2) Le vagabondage est également le fléau de la Sibérie où, suivant un jurisconsulte russe, M. Drill, on évalue à 40.000 le nombre des vagabonds. *Bulletin*, 1897, p. 657-658.

(3) M. Moncelon (p. 30) raconte avoir vu trois libérés, trois colosses, exécuter

Si les circonstances ne lui permettent pas de trouver facilement un travail peu fatigant et bien rémunéré, le libéré ne meurt pas de faim pour cela. Les moutons, chèvres, poulets ou légumes des colons voisins lui fournissent la partie solide de son repas, et pour en avoir le complément, sa demi-tasse, il cueille à même dans leurs plantations de café. Alors commence une vie de rapines et de vols, qui porte promptement aux pires excès un individu dont la discipline du bagne n'a fait que comprimer les mauvais instincts, sans parvenir à l'amender.

Les libérés auxquels le séjour de Nouméa est permis, mènent une vie assez semblable à celle de leurs compagnons qui circulent dans l'intérieur de l'île. Bien rarement ils s'attachent à une maison. La plupart du temps, il ne se livrent qu'à un travail intermittent, occupés au chargement ou au déchargement des navires ou chez les entrepreneurs de la ville. Nombre d'entre eux exercent d'ailleurs soit à Nouméa, soit dans l'intérieur, des métiers purement problématiques. On se demande comment ils vivent, ou plutôt on ne le sait que trop, et la prostitution est une de leurs principales ressources : souvent même une femme soutient trois de ces individus (1).

Il faut reconnaître toutefois qu'un petit nombre de libérés se remettent courageusement au travail. Ceux qui ont eu la chance de traverser le bagne sans en sortir complètement viciés et sans y perdre leur énergie, mènent une vie régulière dans les ateliers, bureaux, magasins ou fermes où ils sont employés, et ils sont accueillis volontiers par la population. Mais on peut les compter. Bien rares également sont ceux qui demandent une concession où ils pourraient vivre facilement avec un travail soutenu et en se soumettant aux règlements. Ils ne veulent pas de la situation de concessionnaire, parce qu'ils préfèrent à tout la liberté et le vagabondage, et aussi parce qu'un centre pénitentiaire, avec ses fonctionnaires multiples, leur rappelle trop le bagne. On voit même souvent des condamnés, qui n'avaient demandé une concession lorsqu'ils étaient en cours de peine que pour se soustraire à la discipline du bagne, l'abandonner

en deux semaines un travail vraiment énorme, demander leur paye le samedi soir, et avoir tout bu le lundi matin ; l'un d'eux avait absorbé pour sa part, sans compter le vin, sept litres de rhum.

(1) *Bulletin*, 1897, p. 245.

immédiatement après leur libération. La colonisation ne peut donc compter sur eux en aucune façon.

Le libéré est, avons-nous dit, paresseux, nomade et ivrogne par nature. Mais on doit dire, à sa décharge, que la vie d'oisiveté et de désordre qu'il mène normalement lui est le plus souvent imposée par la force même des choses. Le législateur de 1854 avait sans doute supposé que le transporté trouverait, à sa sortie du pénitencier, un travail assuré lui permettant de gagner son existence et de se reclasser. Ses prévisions ont été malheureusement déjouées par l'expérience. Il y a longtemps déjà que l'amiral Pallu de la Barrière écrivait au ministre de la Marine et des Colonies, le 8 octobre 1883 : « La question des libérés est la question capitale en Nouvelle-Calédonie. Nous succombons sous son étreinte parce que nous ne pouvons pas assurer du pain à ces malheureux qui nous en réclament. La loi oblige les libérés à rester en Nouvelle-Calédonie. Puisque nous les gardons, il faut leur donner du travail qui puisse les faire vivre, ou alors ils sont fatalement amenés à voler pour manger et à retourner au bagne d'où ils sortent. » La situation n'a pas changé depuis quatorze ans ; elle n'a fait que s'aggraver. La raison principale en est dans la concurrence même que fait le bagne à la main-d'œuvre libérée. Lorsque, en effet, un libéré se présente chez un colon pour lui offrir ses services, il éprouve le plus souvent un refus, car ce colon a pour garçons de ferme des condamnés assignés qui lui coûtent moins cher et qu'il tient plus en main. Les contrats de main-d'œuvre pénale ont été également très préjudiciables aux libérés. Ainsi, dans une dépêche de 1882, l'amiral Courbet disait qu'antérieurement au contrat de 1878, qui avait mis 300 condamnés à la disposition des propriétaires des mines de la Balade, la population d'Ouégoa, composée de colons libres et de libérés, s'élevait environ à 500 habitants, mais que depuis le contrat, les colons et les libérés, ne trouvant plus à s'occuper, avaient quitté le centre qui s'était auparavant développé rapidement, de sorte que le village ne comptait plus que 50 habitants. L'amiral demandait, en conséquence, que les personnes auxquelles l'administration cédait des transportés fussent obligées d'employer concurremment avec eux une certaine proportion de libérés (1).

(1) Séance de la Chambre des députés du 27 juin 1889, *Journal Officiel*, p. 1612 et 1615.

Pendant longtemps les libérés n'eurent pas trop à souffrir de cet état de choses, et ceux qui voulaient travailler réussissaient à s'employer dans les mines. Mais, à la suite de l'arrêt des mines, les libérés ont dû se chercher d'autres moyens d'existence, et ils ne les ont pas trouvés chez les colons. Ceux-ci, en effet, se défient, et avec raison, des libérés, et ils commencent, comme nous l'avons dit, à recourir aux travailleurs tonkinois ou javanais, de préférence à ceux qui subissent ou ont subi le contact du bagne. De plus, les libérés ne sont pas faits pour les travaux de l'agriculture, qui exigent un labeur pénible, dont ils sont ordinairement incapables, et qui supposent une fixité et une assiduité incompatibles avec leurs instincts vagabonds.

Dans ces conditions, le libéré, lâché dans la colonie à la recherche d'un travail qu'il trouve difficilement ou qui lui répugne, ne songe qu'à vivre aux dépens du prochain, c'est-à-dire des colons ou des concessionnaires. Dans la brousse, le vol est élevé à la hauteur d'une institution, et il est maintes fois l'occasion d'autres crimes beaucoup plus graves. Depuis quelques années, le nombre des attentats contre les propriétés ou même contre les personnes s'accroît dans des proportions considérables, et il est des mois où presque chaque jour les rapports de police en signalent un ou plusieurs à la charge des anciens pensionnaires du bagne. La capitale elle-même n'est plus à l'abri de leurs déprédations : s'ils n'y volent point des bestiaux ou du café, ils y dérobent de l'argent et des bijoux. Aussi, bien que souvent, surtout dans la brousse, les victimes ne portent pas plainte ou que les auteurs du méfait restent inconnus, les audiences de la Cour d'assises de Nouméa sont toujours remplies par le jugement des crimes imputables aux libérés (1).

La population libre commence, et avec raison, à s'émouvoir d'un pareil état de choses et à réclamer des mesures de protection en rapport avec la gravité des circonstances. Mais ces mesures ne pourraient être efficaces que moyennant des dépenses considérables et hors de proportion avec les ressources de la colonie. La même population demande aussi, à non moins juste titre, que l'Etat, qui ne permet pas aux libérés de sortir de la colonie, organise des ateliers nationaux, pour leur donner de l'occupation, ou du moins pour enlever tout prétexte à leurs méfaits.

(1) V. notamment le *Radical Néo-Calédonien* du 25 mars 1897.

Les libérés ne sont pas redoutables seulement par les crimes et délits qu'ils commettent personnellement, mais encore par ceux qu'ils facilitent, ainsi que par l'obstacle qu'ils apportent à l'exécution de la transportation. En effet, comme le démontrent trop souvent les procès criminels, les libérés savent conserver des rapports avec leurs anciens compagnons du bagne en cours de peine. Ils leur servent d'intermédiaires; ils leur fournissent les moyens de s'évader ou même de commettre de nouveaux crimes : l'aveu en est fait dans un document officiel (1). C'est ce qui rend bien difficile et presque impossible l'emploi simultané de libérés et de condamnés dans les mêmes chantiers ou exploitations.

A ces dangers s'en ajoute enfin un autre, celui qui provient de l'influence détestable exercée par les libérés sur les tribus canaques. Les cabarets ne vendent plus d'alcool aux Canaques, depuis que M. le gouverneur Pardon le leur a interdit; ce sont les libérés qui se chargent de procurer cette boisson aux indigènes, et, comme ils la leur fournissent non par petits verres, comme autrefois le cabaretier, mais par litres ou par dames-jeannes, l'ivrognerie fait des progrès considérables. Les libérés profitent de cette passion honteuse des Canaques pour leur vendre, à des prix exorbitants, des alcools frelatés, et ils absorbent ainsi tous les bénéfices que les tribus peuvent retirer de quelques plantations qu'elles entretiennent. Or cet abus de l'alcool non seulement abrutit la race indigène et amènera rapidement son extinction, mais encore transforme son caractère et réveille ses anciennes haines qui ne sont qu'assoupies. Si un jour quelque mouvement vient à se produire dans les tribus, armées de fusils que leur vendent en secret les libérés, la cause sinon unique, du moins principale, en sera à ces derniers. Un pareil mouvement ne pourra plus avoir sans doute l'importance de celui de 1879, mais il causera encore bien des ruines locales avant d'être réprimé.

Aujourd'hui les libérés, par leur nombre toujours croissant, et égal au moins à celui des colons libres (2), constituent pour

(1) Rapport de M. Jules Roche sur le décret du 29 septembre 1890 : « Les libérés, de jour en jour plus nombreux par la seule force des choses, sont le plus souvent oisifs; leur seule occupation consiste à servir d'intermédiaires aux condamnés en cours de peine pour les crimes et délits qu'ils veulent commettre. »

(2) Un rapport de M. Drill évalue les libérés au chiffre de 4.415 (*Bulletin*, 1897, p. 745). Mais ils sont en réalité plus nombreux. D'autres le fixent à 7 ou 8.000. *Radical Néo-Calédonien*, n° précité.

la colonie un péril des plus graves, et, comme l'avouait déjà un rapport du ministre du Commerce de 1890, ils en sont devenus « le fléau ». Le péril est d'autant plus redoutable que les libérés se « sentant les coudes », relèvent la tête. Ils émettent la prétention de former un groupe social, et ont même, pour formuler leurs revendications, un des principaux journaux de Nouméa, dont le rédacteur est lui-même un ancien pensionnaire de l'administration pénitentiaire. Il n'y a pas longtemps que le gouverneur de la Nouvelle-Calédonie a dû refuser son approbation aux statuts d'une Association nouvelle, presque entièrement composée de libérés et de relégués, et qui voulait se fonder sous le titre de « Société de l'avenir » !

Ce que l'on semble complètement ignorer dans le monde officiel, c'est que la population issue du bagne s'accroît d'une façon redoutable par rapport à la population libre aux dépens de laquelle il faut qu'elle vive. La mortalité étant très faible sous ce merveilleux climat de la Calédonie, les libérés, dont l'armée se renforce chaque année de plusieurs centaines de recrues nouvelles, jouissent en quelque sorte, par le fait de leur crime d'un brevet de longue vie.

Ce qui contribue, d'autre part, à accumuler ce déplorable élément dans une colonie relativement peu étendue et où beaucoup de professions ne peuvent pas trouver place, c'est la disposition tout à fait malencontreuse, suivant nous, de l'article 6 de la loi du 30 mai 1854. Cet article impose la résidence perpétuelle dans la colonie aux condamnés à plus de huit ans de travaux forcés, et aux condamnés à moins de huit ans une résidence pendant un temps égal à la durée de leur peine, ou suivant l'expression consacrée, le doublage. Or cette disposition ne se justifie pas plus au point de vue théorique qu'au point de vue pratique. Théoriquement d'abord on peut lui reprocher de détruire entièrement la gradation des peines. En effet, comme l'a très bien observé au Congrès pénitentiaire de Londres en 1873, M. Da Foresta, procureur général d'Ancône, « en imposant une peine perpétuelle à celui qui est condamné à huit ans pour un simple vol avec effraction ou pour coups et blessures, aussi bien qu'à ceux qui ont été condamnés à vie comme assassins ou voleurs de grand chemin, tout se trouve ainsi injustement confondu dans la même sentence. Le premier, il est vrai, devient libre dans la

colonie après ses huit années de peine, mais le second le deviendra aussi conditionnellement s'il se conduit bien et se trouvera traité sur un pied d'égalité avec l'autre. En outre, la différence entre les condamnés en cours de peine et les libérés n'est pas si grande dans les colonies pénitentiaires que ces derniers souvent n'en viennent à regretter de n'avoir pas été plus longtemps logés, nourris et vêtus par le gouvernement. En résumé, le système français établit plusieurs catégories de peines perpétuelles, ce qui est contraire aux principes modernes qui n'admettent qu'un genre de peine pour les condamnés à vie. » On peut ajouter, et c'est là une observation commune au doublage et à l'obligation de résidence perpétuelle, qu'en principe, lorsqu'un individu a fini sa peine, il est quitte envers la société; il doit être entièrement libre, et on ne peut plus rien lui imposer, à moins qu'il ne soit encore reconnu comme dangereux. Combien cependant y en a-t-il de ces malheureux que l'on condamne à un exil perpétuel et qui cependant n'ont péché que dans un moment d'égarement?

Le législateur de 1854, en édictant la règle de l'article 6, s'est principalement préoccupé de débarrasser la métropole de criminels qu'il jugeait dangereux pour elle. Mais on peut lui faire remarquer que, s'il les estimait redoutables dispersés dans toute l'étendue de la France et noyés parmi 40 millions d'honnêtes gens, ces criminels seront infiniment plus à craindre dans une île de 350 kilomètres de long sur 50 de large et où ils dépassent en nombre la population libre. Cette population cependant fait bien aussi partie de la société française! On a dit encore qu'en tenant éloignés de France les condamnés sortis du bagne, le législateur s'est proposé de leur éviter des rechutes à peu près inévitables, qu'il a cru que les libérés, assurés de trouver des ressources et du travail dans un pays neuf, arriveraient plus facilement à se reclasser. Mais nous avons vu comment cet espoir a été déçu. Le reclassement est bien plus difficile dans la Nouvelle-Calédonie que dans la métropole, et les libérés qui sont tenus d'y rester, après avoir vagabondé quelques années avec les pires chenapans, sont rapidement gâtés jusqu'à la moelle, à supposer qu'ils ne le fussent pas à la sortie du bagne. De plus, pour les condamnés à plus de huit ans de travaux forcés, l'obligation de résidence enlève au libéré un de ses meilleurs moyens d'amendement. Devant

cette perspective de vivre perpétuellement dans un pays où à chaque pas il rencontre quelqu'un ou quelque chose qui lui rappelle ses mauvais jours, où il n'a pas de travail assuré, le libéré ne s'intéresse plus à rien; il vit au jour le jour et ne songe qu'à se griser pour oublier sa triste situation. La perspective de rentrer en France, après un certain temps d'épreuve en liberté, pourrait, au contraire, modifier complètement le cours des pensées du libéré; elle lui serait un stimulant énergique pour l'engager à se bien conduire, et, s'il n'est pas foncièrement perverti, le ramènerait mieux que tout dans la voie du bien.

L'art. 6 de la loi de 1854 permet, il est vrai, au gouverneur d'autoriser le libéré à quitter la colonie avant d'avoir satisfait à son obligation de résidence. Mais cette autorisation est bien rarement accordée (1) et, de plus, d'après la loi de 1854, le libéré ne peut en aucun cas être autorisé à rentrer en France. Quant à ceux qui ont accompli leur doublage, ils sont libres de partir où ils veulent; mais comme le rapatriement gratuit leur est refusé, ils restent presque tous dans la colonie.

Si donc le bagne continue encore quelque temps à déverser sur la Calédonie le flot de ses libérés, la libération, augmentant dans des proportions énormes, au lieu d'être noyée dans la population libre, arrivera promptement à submerger cette dernière : « Si encore, ainsi que le disait dernièrement un journal calédonien, nous disparaissions, comme le duc de Clarence, dans un tonneau de vin de Malvoisie, nous aurions une dernière consolation ; mais hélas ! nous sommes noyés dans un élément sortant du ruisseau et de l'égout, et notre mort ne peut en être que plus affreuse et plus horrible. Voilà cependant la mort qui est réservée à notre beau pays, mort morale sans doute, mais mort terrible, d'autant plus terrible qu'elle est imméritée. » La transportation, si l'on en admet le principe, est cependant, comme le reconnaissait un de ses partisans, M. Michaux, une question de dose. Or il est incontestable que la dose est dépassée pour la Nouvelle-Calédonie, et il n'est que temps de réagir.

L'administration, il est vrai, a redoublé d'efforts pour remédier à cette situation pleine de périls. Elle a multiplié les décrets

(1) Elle est accordée quelquefois à des gens qui ne méritent aucune pitié, mais qui peuvent mettre en jeu une puissante influence, tandis que les libérés méritants ne peuvent pas l'obtenir.

pour diminuer les inconvénients et les dangers résultant de la présence des libérés, réglementant toujours plus étroitement la situation de ces derniers, les soumettant à des contrôles divers, au cantonnement, etc. (1) Mais l'expérience a démontré l'inefficacité de toutes ces mesures, et la série des vols ou autres crimes qui se commettent dans l'île depuis quelques mois en est la meilleure preuve. On n'a pas songé d'ailleurs que plus on resserrait la tutelle et la surveillance, plus on enlevait aux libérés les facilités de travail et d'embauchage, et plus, par conséquent, on s'engageait à les entretenir, le cas échéant, ou à les pousser au crime dans le cas où ils ne voudraient pas venir échouer dans les asiles de l'administration.

Le meilleur moyen, pour remédier au danger que nous venons de signaler, et qui n'est que trop réel, ce serait d'abroger les dispositions de l'art. 6 de loi de 1854. Si cependant l'on veut absolument empêcher le retour des libérés dans la métropole et tenir compte en même temps des intérêts légitimes de la Nouvelle-Calédonie, il faut, à leur sortie du bagne, mettre les transportés dans l'obligation de trouver un employeur dans un certain délai. Tout libéré qui n'en trouverait point, ou qui quitterait son engagiste sans s'être assuré d'un autre emploi ou sans avoir une avance suffisante pour vivre de ses propres ressources, devrait aussitôt être expulsé de la colonie et dirigé, avec l'outillage et les moyens nécessaires pour vivre, sur une autre de nos possessions lointaines où on pourrait facilement lui donner un lot de terres fertiles. On ne saurait nous accuser de cruauté puisque, en définitive, en procédant ainsi, nous assurerions encore à ces misérables, rebut de notre société, un sort que bien des travailleurs honnêtes envieraient.

4° *La colonisation et les relégués.*

La relégation, introduite dans notre législation criminelle par la loi du 27 mai 1885, est destinée principalement à frapper les récidivistes, c'est-à-dire les petits délinquants par opposition aux grands criminels qui tombent sous l'application de la loi du 30 mai 1854. La Nouvelle-Calédonie ayant été affectée à l'exécution de la loi de 1885, nous devons nous préoccuper de l'in-

(1) Décrets du 13 janvier 1888 et du 29 septembre 1890.

fluence que la relégation peut avoir sur la colonisation de notre possession océanienne.

Mais auparavant nous ne pouvons nous empêcher de joindre notre voix à celles, fort nombreuses, qui protestent aujourd'hui contre le système de la loi de 1885. La relégation, en effet, est une peine qui nous paraît d'abord injuste parce qu'elle est inégale en frappant de la même manière tous les récidivistes sans exception, le malheureux infirme dont les seules ressources sont celles que lui donne la mendicité, aussi bien que le voleur et l'escroc de haut vol (1). Elle viole, d'autre part, tous les principes de notre Code pénal en supprimant la graduation des peines établie par ce Code, car, ainsi que l'observe très bien M. de Lanessan (2), un récidiviste coupable de vagabondage ou de vol insignifiant est soumis à la même peine que les criminels les plus redoutables, condamnés aux travaux forcés. Il est même dans une situation inférieure, puisque sa peine est perpétuelle, tandis que celle du transporté est généralement temporaire.

La relégation manque également d'exemplarité, surtout pour les récidivistes les plus dangereux. On ne peut guère espérer que des individus qui auront vagabondé, volé ou escroqué en France pendant de nombreuses années, soient détournés d'un nouveau délit par la perspective de la relégation, surtout si celle-ci s'exécute dans un pays comme la Nouvelle-Calédonie. La situation qui les y attend n'est pas de nature à les effrayer. En supposant même qu'ils ne jouissent pas de la faveur de la relégation individuelle, la condition des relégués placés à la relégation collective est fort douce. Ils sont sans doute astreints au travail, mais la sanction de cette obligation n'est pas rigoureuse ; elle consiste simplement dans la suppression du salaire qui leur permet d'améliorer sérieusement la ration administrative, déjà suffisante à elle seule. La loi de 1885, loin d'avoir été un épouvantail pour les récidivistes, n'est guère considérée par eux que comme une mesure qui peut leur assurer une retraite fort acceptable dans un pays délicieux. La meilleure preuve en est dans le nombre toujours croissant des récidives, bien que la loi de 1885 fonctionne depuis près de douze ans.

(1) Cf. *Tesseire*, p. LXIII.
(2) L'*Expansion coloniale*, p. 571.

La relégation enfin, pas plus que la transportation, ne peut produire l'amendement du coupable, ni permettre son reclassement. La raison principale en est dans la manière même dont elle s'exécute et à la promiscuité qu'elle entraîne entre tous ces incorrigibles qui sortent des prisons de France. Aussi en Nouvelle-Calédonie les relégués continuent-ils leurs relations avec la justice, et l'on calcule que le cinquième au moins d'entre eux subissent de nouvelles condamnations dans la colonie.

Sans insister davantage sur les critiques que l'on pourrait adresser à la relégation en général, comme aussi à la distinction entre la relégation individuelle et la relégation collective, voyons rapidement l'influence que peut avoir cette mesure sur la colonisation calédonienne. Si, comme nous avons essayé de le montrer, la transportation est impuissante à favoriser cette colonisation, à plus forte raison doit-il en être ainsi de la relégation. Le relégué arrive, en effet, à la Nouvelle-Calédonie dans un état de corruption morale et de délabrement physique poussé à l'extrême, et l'on ne peut compter sur sa main-d'œuvre pour quoi que ce soit de sérieux. Bien inférieurs en moralité et en énergie aux transportés, les relégués sont incapables d'entreprendre aucun travail exigeant un certain effort ou de l'assiduité. Tout au plus sont-ils aptes à certains métiers peu fatigants comme ceux de garçons de café ou de garçons coiffeurs, métiers dont le nombre est du reste fort restreint dans une colonie comme la Nouvelle-Calédonie. Quant à compter sur eux pour un travail agricole, il ne faut pas y songer. Aussi sur plusieurs milliers de récidivistes immatriculés en Nouvelle-Calédonie en compte-t-on a peine une demi-douzaine qui ont obtenu une concession et réussi à former des exploitations plus ou moins prospères (1).

Au surplus la population libre prise la main-d'œuvre reléguée à sa juste valeur et elle ne consent à l'employer que par exception et à défaut d'autres travailleurs; elle préfère de beaucoup le travail des transportés (2).

(1) La tentative de colonisation qu'a faite à la Guyane, au moyen de concessionnaires relégués, M. le gouverneur Charvein, a également échoué d'une façon piteuse. La plupart des relégués mis en concession n'ont même pas attendu, pour demander leur réintégration au pénitencier, le délai de quatre mois que la nature exige pour mener la maturation à bonne fin. (V. *Bulletin* 1896, p. 201).

(2) On a remarqué que les femmes reléguées préfèrent, pour le mariage, les forçats à leurs compagnons de la relégation. Cf. Mimande, *Revue politique et littéraire* du 4 février 1893.

Quelque mauvaise qu'elle soit, la main-d'œuvre reléguée peut cependant causer un grave préjudice à la colonisation. L'administration pénitentiaire, en effet, usant du droit que lui confère l'art. 30 (1) du décret du 26 novembre 1885 rendu pour l'application de la loi du 27 mai 1885, et désireux de faire le plus d'économies possibles en se débarrassant des relégués collectifs, qui encombrent ses établissements, met ses pensionnaires à la disposition des particuliers qui les lui demandent. Sans doute, la plupart des patrons ne veulent pas de cette main-d'œuvre, mais d'autres se laissent séduire par son bon marché, plus apparent du reste que réel, et n'hésitent pas à mettre sur le pavé des ouvriers libres ou libérés qu'ils remplacent par des relégués. Il y a quelques années déjà, devant les doléances de la classe ouvrière, qui se plaignait avec raison de la concurrence désastreuse que lui suscitait l'administration pénitentiaire, en mettant à la disposition des patrons de Nouméa la main-d'œuvre à vil prix des relégués collectifs, le gouverneur avait fait réintégrer la plupart de ces relégués engagés au chef-lieu. Aujourd'hui l'administration renouvelle sa tentative, et il faut reconnaître qu'elle a la loi ou plutôt le décret pour elle. Mais en agissant ainsi l'administration méconnaît le véritable intérêt de la colonisation. Celle-ci traverse en ce moment une crise redoutable causée principalement par l'arrêt des mines. Des centaines d'ouvriers se trouvent sans travail et remplissent les journaux de leurs plaintes (2). Or il ne nous semble pas que l'administration ait le droit de retirer le pain à l'ouvrier libre, qui est venu dans la colonie apporter ses bras et son savoir et qui n'a pas craint de s'exiler pour venir contribuer à la prospérité de la Calédonie. La situation de cet ouvrier libre est d'autant plus digne d'intérêt, relativement à celle du relégué que, à la différence de ce dernier, il n'a point la ressource de se faire réintégrer dans une maison de retraite. L'administration n'a pas non plus le droit de retirer le pain aux libérés qu'elle force à rester dans la colonie un certain nombre d'années ou toute leur vie, sui-

(1) Cet article porte que les relégués, placés dans les établissements affectés à la relégation collective, peuvent recevoir du dehors des offres d'occupation et d'emploi et justifier d'engagements de travail pour être autorisés à quitter l'établissement.

(2) V. notamment la *Calédonie* des 6 et 7 avril et le *Radical Néo-Calédonien*, du 8 avril 1897.

vant les cas, mais sans leur donner ni le logement ni la nourriture. Les libérés, quand par exception ils ont le désir de travailler, ont déjà, comme nous l'avons vu, bien de la difficulté à se procurer de l'occupation. Il ne faut pas que l'Etat vienne encore ajouter à cette difficulté et les rejette fatalement dans le crime, en ajoutant à la concurrence du bagne celle de la relégation. Que les relégués dont la conduite est irréprochable bénéficient de la relégation individuelle, c'est la loi et l'on doit s'incliner. Ils sont d'ailleurs bien peu nombreux, et puis ils ont le droit de faire payer leur travail ce qu'il vaut. Mais il en est autrement des relégués collectifs, qui sont engagés pour un prix dérisoire et qui coupent les vivres aux ouvriers libres.

Il y a longtemps déjà, c'était en 1883, que l'amiral Pallu de la Barrière, dans son rapport du 8 octobre au ministre des Colonies disait : « Il n'y a pas de place dans la colonie pour le travail des récidivistes. » Cette proposition est encore bien plus vraie aujourd'hui que le bagne a depuis déversé, chaque année, des centaines de libérés dans la colonie, et, il est inadmissible que la main-d'œuvre condamnée ou reléguée prenne la place d'une autre main-d'œuvre, libre ou libérée et infiniment plus intéressante. Ce serait donc faire œuvre de justice et de prudence en même temps, que de n'employer les relégués collectifs qu'aux travaux d'intérêt général. Mais ce qui serait préférable encore, ce serait d'abroger l'institution même de la relégation, qui n'est qu'un expédient mal venu, dont la colonisation ne peut retirer aucun avantage et dont l'application, en Nouvelle-Calédonie, ne peut que hâter la ruine d'une colonie déjà bien menacée par la présence du bagne et par celle des libérés.

III. — Conclusion.

La transportation, ainsi que nous avons essayé de le démontrer, a complètement échoué au point de vue pénal. En vain ses partisans nous disent-ils que si elle n'a pas donné jusqu'à présent tous les bons résultats qu'on en attendait en 1854, cela tient aux défectuosités de son organisation, mais que si cette organisation est bonne, si les fonctionnaires, chargés de l'application des règles qui la concernent, s'acquittent de leur mis-

sion avec zèle et intelligence, la transportation reprendra toute sa valeur. Il nous est difficile d'admettre que, depuis plus de quarante ans que l'on pratique la transportation, il n'y ait jamais eu que des incapables pour la diriger. Si elle a fait faillite au point de vue pénal, la cause ne peut en être que dans les vices mêmes de l'institution. Les Anglais qui l'avaient inventée n'ont pas craint de l'effacer de leurs lois, dès qu'ils ont reconnu leur erreur. Nous devrions aussi avoir la franchise d'avouer que nous nous sommes trompés. M. Gautier de la Richerie, qui avait pu apprécier la transportation à la Guyane, et surtout en Nouvelle-Calédonie, où il résida plusieurs années comme gouverneur, écrivait, il y a longtemps déjà : « Nous pensons qu'il est sage et urgent de renoncer le plus tôt possible au système actuel de la transportation, qui n'est qu'un expédient grossier. » Nous dirons à notre tour que ce serait folie de vouloir persévérer plus longtemps dans un système qui, beaucoup plus coûteux que celui de l'ancien bagne et des prisons actuelles (1), peut entraîner, à brève échéance, la ruine de la répression en même temps que la celle de la colonie (2).

Pour la Nouvelle-Calédonie, en effet, c'est une question d'existence que pose pour elle le maintien du bagne, *to be or not to be*. Peu importe, il est vrai, à certains partisans de la transportation, que la colonie soit tellement saturée de forçats, de libérés et de récidivistes qu'elle puisse en mourir; peu leur importe que le bagne, la libération et la relégation fassent de cette île merveilleuse un objet d'épouvante au dehors, que les lois et règlements spéciaux qu'on lui impose, par suite de la présence de l'élément pénal, soient autant d'obstacles à l'immigration des travailleurs ainsi qu'à l'apport des capitaux nécessaires à sa mise en valeur et à sa prospérité. « La colonie, disent-ils, n'a pas qualité pour se plaindre, car la France avait le droit

(1) Le forçat, outre les frais de transport, qui sont assez considérables, surtout pour la Nouvelle-Calédonie, coûte à l'Etat, comme entretien, deux fois plus qu'un réclusionnaire. Cf. A. d'Haussonville, *Etablissements pénitentiaires*, p. 590; Moncelon, *loc. cit.*, p. 29. Pierret; *loc. cit.*, p. 76. Dans son rapport à la Chambre sur le budget des colonies de 1898. M. Riotteau dit que l'ensemble des dépenses occasionnées par les transportés ou les relégués atteint, pour chacun d'eux, le chiffre de 500 francs.

(2) Nous ne voulons pas étudier ici, car cela nous entraînerait trop loin, la question de savoir si l'on ne pourrait pas maintenir la transportation dans quelques cas exceptionnels, comme pour les libérés à leur sortie des prisons de la métropole ou pour les transportés volontaires.

de déverser, sur cette terre vierge, des condamnés et même des libérés, malgré le danger permanent qu'ils constituent (1). » Ce raisonnement est vicieux, car entre 1853, date de la prise de possession de l'île, et 1864, époque à laquelle on a commencé à appliquer en Calédonie la loi de 1854, des colons libres s'étaient établis dans le pays et y avaient créé quelques exploitations. Le gouvernement n'avait pas le droit de les sacrifier à la transportation, pas plus qu'il n'a le droit de sacrifier les nombreux colons qu'il a attirés dans l'île depuis 1864 et qui ont à sa sollicitude autant de titres que les autres citoyens français. C'est ce qu'observait très justement notre collègue Boitard en 1833 : « La morale et la justice, disait-il, empêchent de purger la population française du séjour des condamnés dont elle veut se libérer, en les jetant, en foule, en masse, sur une autre population française aussi et qui n'a pas moins de droits que celle de la mère-patrie à la protection du législateur (2) ».

Le péril existe imminent, incontestable. Il a été officiellement reconnu par des gouverneurs (3), des députés (4) ou des ministres. A la séance de la Chambre des députés du 27 novembre 1894, M. Delcassé, ministre des Colonies, répondant à une interpellation de M. de Douville-Maillefeu, dans laquelle celui-ci disait que c'était folie d'envoyer les condamnés à la Nouvelle-Calédonie, fit, aux applaudissements de toute la Chambre, la déclaration suivante : « On n'y enverra plus de condamnés ; c'est décidé » (5). Depuis, les sous-secrétaires d'État et les ministres qui se sont succédé aux Colonies ont renouvelé cet engagement, et l'un d'eux câblait même au gouverneur que c'était résolu, terminé, et que le vapeur *Calédonie* affecté pour le transport des condamnés accomplissait son dernier voyage. Or, depuis quatre ans, ce bateau n'en a pas moins continué à prendre régulièrement ses chargements à l'île d'Aix, et, le 25 février 1897, il en-

(1) C'est le raisonnement de M. Babinet. V. *Bulletin*, 1887, p. 673.
(2) *Droit criminel*, p. 70.
(3) V. notamment les paroles précitées de M. Gautier de la Richerie et la communication de M. Feillet à la Société des prisons (*Bulletin*), 1897, p. 646 et s.).
(4) V. le rapport de M. Chautemps à la Chambre, sur le service des colonies en 1892, *Bulletin*, 1892, p. 1173. M. de Lanessan, qui est si compétent dans les questions coloniales pour les avoir étudiées sur place, demandait déjà en 1886 que la transportation cessât d'avoir lieu en Nouvelle-Calédonie à partir de 1888, si l'on ne voulait y rendre impossible la colonisation libre (V. *L'expansion coloniale*, p. 670).
(5) *Journal Officiel*, p. 1977.

trait encore en rade de Nouméa avec 313 transportés, 139 relégués et 29 femmes reléguées. Voilà comment a été tenue la promesse ministérielle, comment a été observée la volonté de la Chambre !

Quelques-uns semblent craindre que la suppression du bagne ne ruine une colonie qui, disent-ils, vit presque uniquement de la transportation. A leurs yeux c'est une heureuse chance pour la Calédonie de posséder le bagne qui la nourrit et lui donne son importance, qui absorbe les marchandises des négociants de Nouméa et consomme les produits des colons, qui apporte chaque année, dans le pays, les millions qu'y dépense l'administration pénitentiaire (1) Mais ce raisonnement, ainsi qu'on l'a spirituellement observé, peut-être comparé à celui d'un ogre qui achèterait ses épices chez ses futures victimes et leur dirait : « Vous êtes bien aises de m'avoir dans votre contrée, car bien qu'à la fin je vous mange, il n'en est pas moins vrai que jusque-là je vous fais vivre en vous achetant les condiments de ma cuisine » (2). Il n'est pas exact, d'ailleurs, que le bénéfice procuré à la colonie par la présence du bagne soit aussi considérable qu'on le prétend. Les millions inscrits au budget de la transportation ne profitent point intégralement au pays, ainsi qu'on affecte de le croire. Sans entrer ici dans des détails, nous pouvons affirmer, d'après une autorité très sérieuse, que la transportation ne verse en réalité chaque année entre les mains de l'industrie et du commerce local qu'une somme de 1.600.000 francs environ. Or, on ne peut sérieusement soutenir qu'une semblable contribution soit indispensable à la vie commerciale d'un pays dont le budget est de 2.500.000 francs, ce qui suppose, pour la colonie, des revenus de 17 millions au minimum. Dans ces conditions, la disparition d'un dixième environ des revenus de la colonie pourrait sans doute occasionner une crise passagère, mais il serait facile de la prévenir en procédant avec ménagement à la liquidation du bagne et en ne le supprimant définitivement qu'après l'achèvement des grands travaux d'uti-

(1) C'est l'avis de M. l'inspecteur général Leclos, dans un rapport du 16 septembre 1884 : « Le commerce, dit-il, comme tout ce qui existe en Nouvelle-Calédonie, a la transportation pour pivot, ne vit que par elle et s'éteindrait le jour où elle disparaîtrait, si elle venait à disparaître avant d'avoir procuré le degré de colonisation dont la colonie est susceptible et qu'elle ne peut attendre que de la transportation. »

(2) Moncelon, *loc. cit.*, p. 95.

lité publique, et quand l'élément libre serait devenu assez nombreux pour remplacer comme consommateur l'élément pénal.

Au surplus, le meilleur juge de l'intérêt de la Calédonie dans cette question de la suppression du bagne, c'est évidemment la population libre elle-même. Or, loin d'insister, comme on l'a prétendu (1), sur le maintien de la transportation, elle n'a cessé depuis longtemps, par l'organe de ses corps élus et de ses journaux, d'en réclamer l'abolition. Dès 1883, une Commission composée des principaux fonctionnaires et habitants, et appelée par le gouverneur, M. Pallu de la Barrière, à donner son avis sur diverses questions d'intérêt général, décidait à l'unanimité que la transportation devait disparaître aussitôt qu'elle aurait accompli son œuvre, c'est-à-dire achevé les grands travaux d'utilité publique nécessaires pour la colonisation libre. En 1892, le Conseil général adoptait, à l'unanimité moins une voix, le vœu que la transportation cessât le plus tôt possible. Il renouvelait ce même vœu en 1893 (2) et, dans une lettre au

(1) M. Petit, conseiller à la Cour de cassation, était dans l'erreur, lorsqu'il disait à la séance de la Société des prisons du 17 mars 1897 (*Bulletin*, 1897, p. 671), que lors du Congrès colonial de 1890, les colons de la Nouvelle-Calédonie considéraient la suppression de la transportation comme un grand malheur. On peut se convaincre de cette erreur en lisant les comptes rendus du Congrès (t. I, p. 378 et s.).

(2) Nous croyons devoir transcrire intégralement ce vœu où se trouvent parfaitement résumées les diverses critiques que nous avons dirigées contre la transportation : — « Le Conseil général, considérant que la transportation a fait faillite aux espérances que le législateur de 1854 avait fondées sur elle ; — Que, d'un côté, la somme de travail qu'elle a fournie dans la colonie en trente ans peut être considérée comme nulle en regard des millions qu'elle a coûtés ; — Que, de l'autre côté, à quelques exceptions près, la régénération des condamnés par le travail, la famille et la propriété est restée à l'état d'utopie ; — Considérant que la transportation a, pour cette colonie, des conséquences de plus en plus désastreuses ; — Que la présence indéfinie du bagne, éloignant d'elle capitaux et immigrants, empêche que rien de sérieux ne se fonde, paralyse ses efforts et arrête son développement ; — Considérant que l'augmentation croissante de la libération répandue dans le pays est une cause permanente d'alarmes pour les habitants, dont la sécurité est à chaque instant menacée ; — Que la libération a déjà atteint le chiffre redoutable de 6.000 individus, dépassant par conséquent de 100 à 200 le nombre de l'élément libre ; — Que la promiscuité forcée d'une semblable agglomération pénale est non seulement odieuse, mais encore dangereuse à tous les points de vue ; — Que la surveillance de cette population flétrie, qui n'est féconde que pour le crime et le vice, entraîne chaque année des dépenses de plus en plus considérables de police, de gendarmerie et de prison ; — Considérant que la main-d'œuvre libérée est en général paresseuse et vagabonde, et ne rend à l'agriculture et à l'industrie que des services très imparfaits qui ne sont nullement en rapport avec les salaires qu'elle exige ; — Que par contre c'est la crainte de travailler côte à côte avec la main-d'œuvre pénale qui empêche les travailleurs libres d'immigrer dans le pays ; — Considérant que la transportation des relégués est pour la colonie une nouvelle plaie ajoutée à l'ancienne ; — Emet le vœu que le décret du 2 septembre 1863 soit rapporté et que la transportation et la relégation soient supprimées en Calédonie par voie d'extinction. »

ministre du 14 juin 1894, il demandait encore, entre autres choses, la suppression graduelle de la transportation et tout au moins l'autorisation pour les libérés de quitter la colonie à l'expiration de leur peine. De son côté, le Conseil municipal de Nouméa votait ces mêmes vœux et les appuyait en proscrivant l'emploi de la main-d'œuvre pénale sur les chantiers de la ville. Enfin la presse locale, dans ses principaux journaux, critiquait également la transportation, soit dans son principe, soit dans son application et en demandait énergiquement la suppression (1). On peut donc dire que tous ceux qui sont établis dans le pays et qui voient les choses de près, de même que tous ceux qui ont eu l'occasion de les étudier sur place, en voyant autrement que par les yeux de l'administration, sont d'accord pour déclarer que les services rendus par la transportation, si considérables qu'on les suppose, ne seront jamais une compensation au mal qu'elle a fait à la colonie et à celui plus grand encore qu'elle pourra lui faire.

Pour que l'abolition de la transportation ne soit point l'occasion d'une crise dans la colonie, déjà fort éprouvée en ce moment, il faut, avons-nous dit, que la suppression du bagne ait lieu graduellement, de manière à laisser le temps à l'élément libre de se développer suffisamment pour remplacer l'élément pénal quand celui-ci aura disparu. Si toutefois l'on veut attirer les colons, il faut leur offrir en Nouvelle-Calédonie, non point des métiers qui ne seraient pas fructueux, surtout avec la concurrence que leur feront longtemps encore les libérés, mais des terrains dont l'exploitation pourra, après quelques années d'efforts, leur procurer une certaine aisance. Or, les terrains propres à la culture, surtout à la culture du café qui, seule jusqu'à présent, paraît vraiment rémunératrice, commencent à faire défaut. On s'est beaucoup exagéré en France l'importance du territoire arable de la colonie, et nous savons de bonne source que le gouverneur actuel, dont le zèle infatigable a su attirer vers la Nouvelle-Calédonie un sensible courant d'immigration, craint de se trouver embarrassé pour faire face aux demandes de concessions.

Il est donc de toute nécessité de rendre à la colonisation libre

(1) M. Moncelon, quand il était délégué de la Nouvelle-Calédonte au Conseil des colonies, a toujours combattu la transportation. V. son livre sur le *Bagne*.

la plus grande partie de l'immense domaine affecté aux réserves pénitentiaires par le décret du 16 août 1884 et qui comprend les meilleures terres de la colonie. Sur les 110.000 hectares composant ces réserves, on pourrait, sans inconvénient, en distraire 100.000 qui formeraient 4.000 lots de 25 hectares permettant l'installation d'un nombre égal de colons (1). Les 10.000 hectares restants suffiraient largement pour les besoins de l'administration jusqu'à la liquidation du bagne, aujourd'hui surtout que le nombre des concessions pénales sera fort restreint si l'on applique sérieusement les nouveaux règlements (2).

Il est une autre mesure qu'il importerait également de prendre immédiatement et qui permettrait à la colonie de faire un vigoureux effort pour ouvrir le pays à la colonisation. Ce serait de mettre gratuitement à sa disposition, pendant les quelques années que la transportation subsistera encore en Calédonie, la main-d'œuvre pénale. Le service local pourrait alors compléter le réseau des voies de comunication indispensables pour permettre aux colons de s'établir dans l'intérieur et d'écouler leurs produits jusqu'à la côte où les prennent les vapeurs qui font le tour de l'île. Il faudrait ainsi abroger la disposition de l'article 6 du décret du 13 décembre 1894, et ce ne serait qu'une juste compensation des inconvénients que la transportation aura fait peser si longtemps sur une colonie qui, sans la présence du bagne, pourrait aujourd'hui rivaliser avec les plus belles possessions anglaises du Pacifique.

Il est enfin un vœu qui a été voté à l'unanimité par le Conseil général de Nouméa le 22 avril 1893, et auquel nous nous rallions entièrement. Ce serait d'accorder à la Calédonie, dont la population est supérieure à celle de la Guyane, de la Cochinchine et des Indes françaises, abstraction faite des fonctionnaires et des in-

(1) Depuis la composition de cet article, un décret du 6 octobre 1897, a donné une satisfaction partielle au désir que nous exprimions. Ce décret décide la désaffectation de 42.319 hectares précédemment réservés au service pénitentiaire et qui pourront être, par arrêtés du gouverneur en conseil privé, affectés à la colonisation libre. On pourrait, à notre avis, aller beaucoup plus loin dans la voie de la désaffectation si l'on prenait dès aujourd'hui la résolution de ne plus envoyer des transportés et des relégués en Nouvelle-Calédonie.

(2) Lors de la discussion de l'interpellation de M. de Lanessan, le 27 juin 1889, le sous secrétaire d'Etat aux Colonies, M. Etienne, affirmait n'avoir acheté le domaine de la Ouaménie (3.000 hectares) que pour le mettre à la disposition des immigrants libres, des agriculteurs choisis de préférence dans les départements ruinés par le phylloxéra et transportés gratuitement en Nouvelle-Calédonie, *Journal Officiel*, p. 1614.

digènes, la représentation au Parlement que possèdent les colonies que nous venons de citer. Il est irrationnel et injuste que la Nouvelle-Calédonie ne puisse pas faire défendre directement ses intérêts à la Chambre par un de ses élus, alors surtout que cette colonie sert de théâtre à l'application d'une peine et même des deux peines qui forment aujourd'hui le pivot de notre système répressif, la transportation et la relégation.

Paris. — Typ. A. DAVY, 52, rue Madame. — *Téléphone.*

Sommaire du n° 42 (10 décembre)

I. L'ENSEIGNEMENT ET LA DÉMOCRATIE : LES ÉTUDES LIBÉRALES ET LA « CRISE UNIVERSITAIRE », par M. **Alfred Fouillée**, *Membre de l'Institut.*

II. LA CONFERENCE DE BERLIN ET LA LEGISLATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL par M. **Yves Guyot**, *Ancien ministre.*

III. LA SURVEILLANCE DE LA HAUTE POLICE, par M. **Poux-Franklin**, *Conseiller honoraire à la Cour de Cassation.*

IV. LE PERIL JAUNE, par M. **Louis Vignon**.

V. DU MANDAT LEGISLATIF, par M. **François Roussel**.

VI. LES CONSEILS D'ARRONDISSEMENT, par M. **A. Bluzet**, *Ancien préfet.*

VII. VARIETES, NOTES, VOYAGES, STATISTIQUES ET DOCUMENTS :

1° Le 5 mars 1815, par M. **Flour de Saint-Genis**.
2° Le Socialisme d'État idéaliste, par M. **Eugène d'Eichthal**.

VIII. REVUES DES PRINCIPALES QUESTIONS POLITIQUES ET SOCIALES :
Revue des Questions Ouvrières, par M. **Fonsalme**.

IX. LA VIE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE A L'ETRANGER :

1° Suisse, par M. **Numa Droz**, *Ancien président de la Confédération Suisse.*
2° Italie, par M. **Francisco S. Nitti**, *professeur à l'Université de Naples.*

X. LA VIE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE EN FRANCE :

1° La Politique Extérieure du Mois, par M. **Francis de Pressensé**.
2° Chronique Politique Intérieure, par M. **Félix Roussel**.
3° La Vie Parlementaire, par ***.

XI. CHRONOLOGIE POLITIQUE FRANÇAISE ET ETRANGERE, par ***.

XII. BIBLIOGRAPHIE, par ***.

Sommaire du n° 43 (10 Janvier 1898)

I. LE POUVOIR REGLEMENTAIRE DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, par M. **H. Berthélemy**, *Professeur agrégé à la Faculté de Droit.*

II. LES CLUBS POLITIQUES ANGLAIS : LEUR BUT, LEUR ACTION, LEUR ORGANISATION, par M. **Alcide Ebray**.

III. L'INFLUENCE DE L'ASSURANCE OUVRIERE SUR L'ASSISTANCE PUBLIQUE (RESULTATS D'UNE RECENTE ENQUETE), par M. **Maurice Block**, *de l'Institut.*

IV. TRANSPORTATION ET COLONISATION PENALE A LA NOUVELLE-CALEDONIE, par M. **L. Beauchet**, *Professeur agrégé à l'Université de Nancy.*

V. LE BUDGET DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR EN FRANCE ET EN ALLEMAGNE, par M. **Ferdinand Lot**

VI. L'ŒUVRE DES HOPITAUX INDIGENES EN ALGERIE, par M. **Maurice Colin**.

VII. VARIETES, NOTES, VOYAGES, STATISTIQUES ET DOCUMENTS :
Slaves et Germains : *Restauration de l'Empire d'Orient par la Russie et de l'Empire d'Occident par l'Allemagne*, par **Un Diplomate**.

VIII. REVUE DES PRINCIPALES QUESTIONS POLITIQUES ET SOCIALES :

1° Revue des Questions Agricoles, par M. **D. Zolla**.
2° Revue des Questions Coloniales, par MM. **H. Pensa** et le Dr **Rouire**.

IX. LA VIE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE A L'ÉTRANGER :

1° Allemagne, par M. le Dr **C. Montanus**.
2° Autriche, par M. le Dr **Gustave Kolmer**.
3° Danemark, par M. **Carstensen**, *Membre du Landsthing* (Sénat).
4° Finlande, par M. **L. Méchelin**, *Sénateur.*
5° Russie, par M. **A. Baschmakoff**.

X. LA VIE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE EN FRANCE :

1° La Politique Extérieure du Mois, par M. **Fr. de Pressensé**.
2° Chronique Politique Intérieure, par M. **Félix Roussel**.
3° La Vie Parlementaire, par ***.

XI. CHRONOLOGIE POLITIQUE ETRANGÈRE ET FRANÇAISE, par ***.

XII. BIBLIOGRAPHIE, par ***.

Revue
Politique et Parlementaire

Directeur : Marcel FOURNIER

Abonnement : Un an, **25** fr. — Étranger et Union Postale, **30** fr.

ARMAND COLIN & Cie, éditeurs, 5, Rue de Mézières

Sommaire du n° 44 (10 Février).

I. WALDECK-ROUSSEAU ; 1809-1882, par **M. J. Quesnay de Beaurepaire.**
II. L'INSTRUCTION CRIMINELLE ET LA NOUVELLE LOI DU 18 DECEMBRE 1897, par **M. André Fournier.**
III. L'ARMEE COLONIALE (*suite et fin*), par M. **Fleury-Ravarin**, *Député.*
IV. LE POUVOIR REGLEMENTAIRE DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE (*suite et fin*), par M. **H. Barthelemy.**
V. LE BUDGET DE LA MARINE POUR 1898, par ***.
VI. VARIETES, NOTES, VOYAGES, STATISTIQUES ET DOCUMENTS :
Les Congrès ouvriers. (Premier article), par M. **Léon de Seilhac.**
VII. REVUE DES PRINCIPALES QUESTIONS POLITIQUES ET SOCIALES :
1° Revue du Mouvement Socialiste, par M. **J. Bourdeau.**
2° Revue des Questions de Transports, par M. **C. Colson.**
3° Revue des Questions Budgétaires et Fiscales, par M. **René Larlac.**
VIII. LA VIE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE A L'ETRANGER :
1° Belgique, par M. **Fr.-S. Nitti.**
2° Italie, par M. **Lorand,** *Membre du Parlement Belge.*
3° Pays-Bas, par M. **Macalester Loup.**
IX. LA VIE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE EN FRANCE :
1° La Politique Extérieure du Mois, par **M. Fr. de Pressensé.**
2° Chronique Politique Intérieure, par **M. Félix Roussel.**
3° La Vie Parlementaire, par ***.
X. CHRONOLOGIE POLITIQUE ETRANGÈRE ET FRANÇAISE, par ***.
XI. BIBLIOGRAPHIE.

Paris. — Typ. A. DAVY, 52, rue Madame. — *Téléphone*

RETURN TO the circulation desk of any
University of California Library
or to the
NORTHERN REGIONAL LIBRARY FACILITY
Bldg. 400, Richmond Field Station
University of California
Richmond, CA 94804-4698

ALL BOOKS MAY BE RECALLED AFTER 7 DAYS
2-month loans may be renewed by calling
(510) 642-6753
1-year loans may be recharged by bringing books
to NRLF
Renewals and recharges may be made 4 days
prior to due date

DUE AS STAMPED BELOW

NOV 16 1992

STORED AT NRLF

JV9400.N4B4
3 2106 00121 8376